

MUUTTUVA MATKAILU

**TIETOA SUOMEN JA VENÄJÄN
VÄLISESTÄ MATKAILUSTA JA
MATKAILUYHTEISTYÖSTÄ**

4/2003

SISÄLLYSLUETTELO

СОДЕРЖАНИЕ

SUOMEN JA VENÄJÄN VÄLISESSÄ MATKAILUSSA ON KEHITTÄMISEN
VARAA

Matti Aira5

MATKAILUOSAAMISEN TIETOKESKUS –PROJEKTI PÄÄTTY

Markku Laitinen6

RAJAN YLITTÄVÄ MATKAILU

SUOMEN JA VENÄJÄN VÄLISEN MATKAILUN AJANKOHTAISKATSAUS

Vesa Häkkinen7

LÄHIALUEMATKAILUUN LIITTYVIÄ NÄKÖKOHTIA

M.B. Birzhakov15

VENÄLÄISTEN MATKAILU SUOMESSA TILASTOJEN VALOSSA

Matti Aira27

KOKOUSHMATKAILU VENÄJÄLTÄ SUOMEEN

Satu-Johanna Oksanen30

MATKAILUKALASTUKSEN JA KALASTUSMATKAILUN KEHITTÄMINEN

Riitta Lautamies.....36

PUM, PUM, PUM ELI ELÄMYKSELLISELLÄ KANAVAKIERROKSELLA
PIETARISSA

Tuija Härkönen ja Katariina Takanen.....46

TUTKIMUS- JA KOULUTUS

AJANKOHTAISTA MATKAILUALAN TIETEELLISESSÄ TUTKIMUKSESSA

J.V. Kuznetsov48

KULTTUURIMATKAILUN ASiantuntijoiden Kouluttaminen

G.A. Karpova54

MATKAILUN INVESTOINNIT LENINGRADIN ALUEELLA <i>N.I. Panov</i>	57
--	----

MATKAILUSTA NAAPURISSA

PIETARIN 300-VUOTISJUHLAT KAUPUNGIN MATKAILUTOIMEN KANNALTA <i>L.B. Botkina</i>	62
KÄYTÄNNÖN NÄKÖKOHTIA INTERNETIN HYÖDYNTÄMISESTÄ VENÄJÄLLÄ <i>E.A. Tretjakov</i>	65

MATKAILUALAN SERTIFIOINTIKÄYTÄNTÖ VENÄJÄLLÄ <i>N.N. Garshina</i>	69
PIETARIN JA SUOMEN LÄHIALUEYHTEISTYÖ JA DIPLOMAATTIKLUBI <i>J. Ivanov</i>	71

HANKEYHTEISTYÖ

HANKETOIMINNAN TEHOSTAMINEN – MILLAISTA ON TULOKSEKAS HANKEYHTEISTYÖ <i>Riikka Dillström</i>	74
--	----

ESIKARTOITUS SUOMI-VENÄJÄ MATKAILUHANKKEISTA.....	81
---	----

MATKAILUALAN YHTEISTYÖHANKKEITA KAAKKOIS-SUOMEN INTERREG III A -OHJELMASSA.....	95
KANSAINVÄLISEN VIESTINNÄN LAITOKSEN OPISKELIJOIDEN MATKAILUALAN PRO-GRADU – TUTKIELMAT 1986 – 2003	96
MATKAILUN VENÄJÄ -FOORUMI – YHTEISTYÖHANKKEELLA YHTEISIIN PELISÄÄNTÖIHIN.....	99
OHJEET KIRJOITTAJILLE	101

SUOMEN JA VENÄJÄN VÄLISESSÄ MATKAILUSSA ON KEHITTÄMISEN VARAA

Venäläiset matkailijat ovat olleet viime vuosina Suomessa toiseksi suurin ulkomainen matkailijaryhmä rekisteröidyillä yöpymisillä mitaten. Venäläismatkailijat ovat pelastaneet lukuisat matkailuyritykset ja –kohteet 90-luvun alkupuoliskon laman yli. Venäläisturismi on tasoittanut tehokkaasti myös Suomen matkailun jyrkkiä kausivaihteluita. Vuoden 1998 elokuun ruflan romahtamisen jälkeen Suomeen tulleet venäläiset ovat olleet entistä maksukykyisempiä mutta samalla entistä vaativimpia asiakkaita suomalaisissa matkailuyrityksissä ja kohteissa.

Tänä päivänä venäläisten saapuminen Suomeen ei ole enää itsestäänselvyys, koska maailmalta löytyy hinnaltaan edullisempia mielenkiintoisia turistimaita ja kohteita, joissa venäläiset ovat jo tottuneet käymään. Suomalaisten matkailupalveluiden hinta-laatu –suhdetta on myös ajoittain moitittu. Kuitenkin venäläiset ovat Suomen matkailuelinkeinolle entistä potentiaalisempi kohderyhmä, koska Suomi on rajanaapurina helposti saavutettavissa ja koska keskiluokka Venäjällä on vasta pääsemässä ulkomaanmatkailun makuun. Venäläismatkailun kehittämiseksi pitää ja kannattaa panostaa niin valtiovallan, kuntien kuin yksityisen matkailuelinkeinon piirissä!

Matkailualan kehittämis- ja yhteistyöhankkeita on toteutettu Venäjän lähi-alueilla melkoinen määrä viime vuosina EU:n ja julkisen vallan tuella. Suoritetun selvityksen mukaan matkailuun liittyviä Suomi-Venäjä -yhteistyöhankkeita on toteutettu 1993 - 2003 välisenä aikana yhteensä 188 kappaletta, suurin osa Karjalan tasavallan alueella. Hankeyhteistyötä on moitittu monesti sirpaloituneeksi sekä tehottomaksi. Hankeyhteistyön tavoitteissa ja toimintamalleissa on varmasti paljon kehittämisen varaa. Tiivistelmä hankekartoituksesta löytyy tästä Muuttuva Matkailu –julkaisusta.

Myös Joensuun yliopiston Savonlinnan koulutus- ja kehittämiskeskuksessa on käynnissä laaja rajamatkailun kehittämistä koskeva *Matkailun Venäjä-foorumi* -yhteistyöhanke (Interreg IIIA). Projektissa painopistealoja ovat matkailualan koulutus- ja tutkimus, asiantuntijatoiminta, matkailualan tietopalvelun kehittäminen sekä Suomen ja Venäjän väliseen matkailuun liittyvien uusien matkailualan yhteistyöhankkeiden suunnittelu. (katso hankekuvaus tämän julkaisun loppuosassa sivulla 100).

Käsillä olevan Muuttuva Matkailu –julkaisun Suomi-Venäjä –matkailun teemanumero on koottu pääasiassa Matkailun Venäjä –foorumi –projektin Savonlinnassa toukokuussa 2003 ja Imatralla lokakuussa 2003 toteutettujen ajankohtaisseminaarien alustuksista ja muista aineistoista. Osa artikkeleista julkaistaan myös venäjänkielisenä.

Matti Aira

projektipäällikkö, Matkailun Venäjä-foorumi

MATKAILUOSAAMISEN TIETOKESKUS -PROJEKTI PÄÄTTY

Matkailuosaamisen tietokeskuksen (MOT) päätösseminaari järjestettiin 6.11.2003 yhteistyössä Matkailun Venäjä-foorumin kanssa. Tilaisuudessa käytiin läpi tietokeskuksen tärkeimpiä tuloksia. Hankesuunnitelman mukaisesti projekti on lisännyt alueen matkailualan määrällistä tietoa ja nostanut sen laadullista tasoa. Savonlinnassa on nyt Pohjoismaiden kattavin tieteellisen matkailukirjallisuuden kokoelma. Kokoelmaa tullaan täydentämään Matkailun Venäjä-foorumi –hankkeen aikana Venäjä –matkailuun liittyvillä teoksilla ja aikakausjulkaisuilla. Tietopalvelun sijoittuminen Savonlinnaan osana Matkailualan verkostoyliopistoa on osaltaan kohottanut alueemme profiilia.

Matkailuosaamisen tietokeskushankkeen puolesta kiitän kaikkia asiakkaitamme ja yhteistyökumppaneitamme.

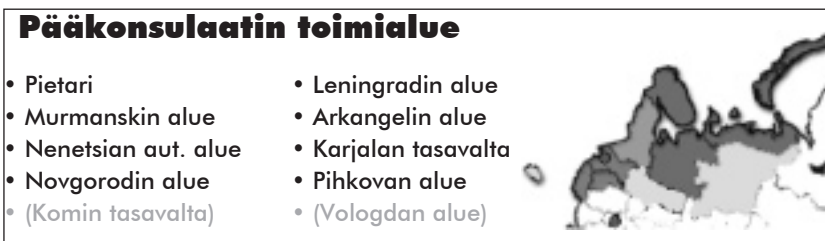
Markku Laitinen
projektipäällikkö, Matkailuosaamisen tietokeskus

RAJAN YLITTÄVÄ MATKAILU KEHITTÄMISTEEMOJA

Vesa Häkkinen

SUOMEN JA VENÄJÄN VÄLISEN MATKAILUN AJANKOHTAISKATSAUS

Vaikka haluaisin lähteä tässä Suomen ja Venäjän välisen matkailun ajan-kohtaiskatsauksessani suoraan liikkeelle numeroista, esittelen kuitenkin aluksi Suomen Pietarissa toimivan pääkonsulaatin toimialueen. Tämä siksi, että viisuminumeroissani käyn läpi käytännössä ainoastaan ja nimenomaan vain pääkonsulaatin käsittelemiä viisumihakemuksia. Meillähän on sivutoimipisteet myös Petroskoissa ja Murmanskissa, ja lisäksi suurlähetystömme Moskovassa käsittelee viisumihakemuksia. Pietarin osuus on kuitenkin noin kaksi kertaa suurempi kuin mainittujen muiden yksiköiden osuus yhteensä. Todettakoon kuvasta 1 vielä sen verran, että lokakuun alussa Venäjän ulkoministeriö hyväksyi pääkonsulaatin toimipiirin laajentamisen Komin tasavaltaan ja Vologdan alueelle. Toimipiiri käsittää jatkossa siis Kaliningradin aluetta lukuun ottamatta koko Venäjän luoteisen federaatiopiirin.

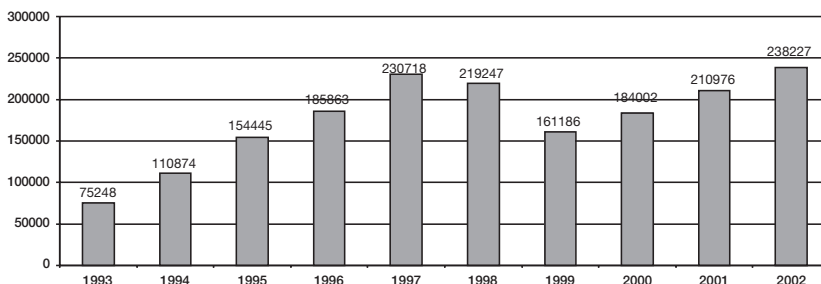


Kuva 1.

Nyt niihin numeroihin. Tässä ensimmäisessä taulukossani näkyy kymmenen vuoden trendi, joka osoittaa jonkinlaista vuoristoratailmiötä maidenme välisessä liikenteessä. Neuvostoliiton aikanaanhan tuosta itärajan yli kuljettiin käytännössä vain yhteen suuntaan, eli kulkusuunta oli Suomesta itään päin. No, toki tavallisesti sieltä palattiinkin.

Viisumihakemuksia 1993-2002

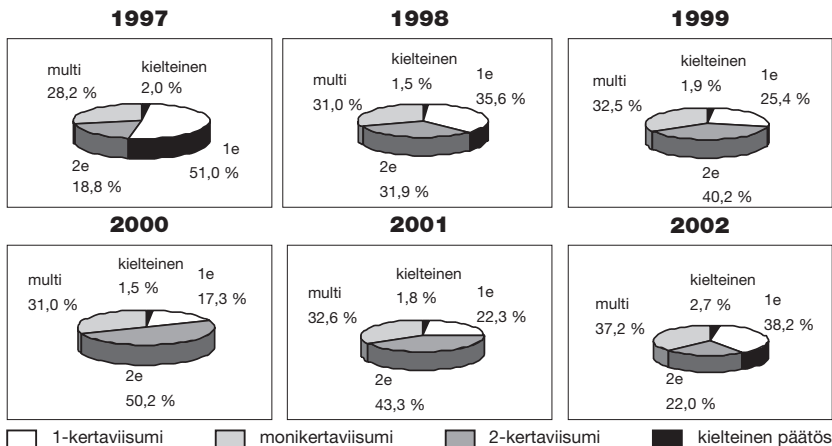
Kuva 2.



Taulukko kuvaa siis viisumihakemuksia eikä sinällään rajaliikenteen määrää. Toki näillä asioilla on selvä korrelaationsa. Joka tapauksessa, kymmenen vuoden takaisesta 75 000:sta viisumihakemuksesta tultiin siis viime vuoden ennätystasoon, 238 000:een. Elokuun 1998 talouskriisi aiheutti viisumimäärissä melkoisen kuopan, mistä osoituksena on mm. se, että vasta viime vuonna ohitettiin tilastollisesti vuosi 1997, jolloin Pietarin-pääkonsulaattiin jätettiin viisumihakemuksia noin 230 000 kappaletta. Itse asiassa näillä vuosilla on puhtaan numeraalisesti eroa vain reilu kolme prosenttia. Tämä kuitenkin ei ole aivan koko totuus.

Kuvan 3 tarkoituksena on osoittaa, mitä aivan viime vuosien aikana on viisumikäytännöissä tapahtunut. Ensimmäisenä näkyy tuo äsken mainittu kriisiä edeltänyt vuosi 1997, joka on monella tapaa hyvä vertailukohta. Keskeinen asia on se, että 230 000:sta viisumipäätöksestä hieman yli puolet koski kertaviisumeita.

Tehdyt päätökset viisumityypeittäin 1997-2002 *Kuva 3.*



Myöhemmin tällaisten yksikertaviisumien suosio on jatkuvasti vähentynyt noustakseen jälleen viime vuonna 38 prosenttiin. Käytännössä yksikertaviisumien suosiolle tai suosion puutteelle on ollut syynä hinnoittelupolitiikka, sillä kaksikertaviisumi oli samanhintainen kertaviisumin kanssa. Tämän vuoksi esimerkiksi vuonna 2000 tehdyistä viisumipäätöksistä yli puolet koski Pietarissa kaksikertaviisumeita. Molemmat maksoivat 150 markkaa, 25 euroa; nyt 2-kertainen maksaa 35 euroa.

Viime vuonna (2002) myönnettyjen viisumien määrä nousi siis ennätykseen, kuten jo mainitsinkin (hakemuksia käsiteltiin 238 227 kappaletta, mikä oli 12,9 prosenttia enemmän kuin edellisellä vuonna). Kertaviisumeita näistä oli 38,2 prosenttia eli 90 899 kappaletta, kaksikertaviisumeita 22,0 % eli 52 299 ja monikertaviisumeita oli lähes sama määrä kuin 1-kertaviisumeita (37,2 %

eli 88 550 kappaletta). Kielteisten päätösten osuus oli 2,7 prosenttia.

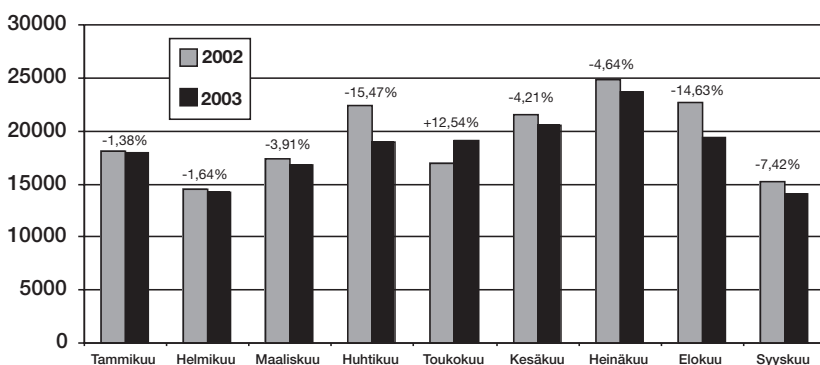
Halusin tällä selitykselläni osoittaa siis vain sen, että viisumimäärät sinällään eivät aina suoraan korreloi matkustajamääriin. Rajavartioston tilastot nimittäin näyttävät melko tavalla erilaisilta. Rajalla trendinä voidaan pitää siis sitä, että rajanylitykset ovat jatkuvasti lisääntyneet. Esimerkiksi Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla - jotka kattavat pääosan Suomen ja Venäjän liikenteestä, ja joiden kanssa Pietarin pääkonsulaatin viisumilukuja on parasta vertailla, nousua oli viime vuonna kuusi prosenttia; eli yhteensä 4,8 miljoonaa ylitystä (Suomen ja Venäjän välillä yhteensä 6 milj.).

Matkailufoorumin näkökulmasta ehkä vieläkin keskeisempi trendi rajoilla on venäläismatkustajien osuuden jatkuva kasvu. Venäläisten osuus ylittäjistä oli viime vuonna jo 63,4 prosenttia, tänä vuonna venäläisten osuus tulee mitä ilmeisimmin olemaan tätäkin suurempi.

Keskeistä on myös se, että tänä vuonna viisumihakemuksia käsitellään Pietarissa vähemmän kuin vuonna 1997. Heinäkuun loppuun mennessä laskua oli viimevuotiseen verrattuna keskimäärin viisi prosenttia, kesän jälkeen vieläkin enemmän (elokuussa 15, syyskuussa seitsemän prosenttia). Monikertaviisumeiden määrä on kuitenkin samalla noussut niin, että jopa yli puolet syyskuussa myönnetyistä oli monikertaviisumeita. Tämä voi arvioida kertovan siitä, että perinteisten turistimatkojen määrä on laskussa.

Käsitellyt hakemukset tammi-syyskuu 2002-2003, muutos-%

Kuva 4.



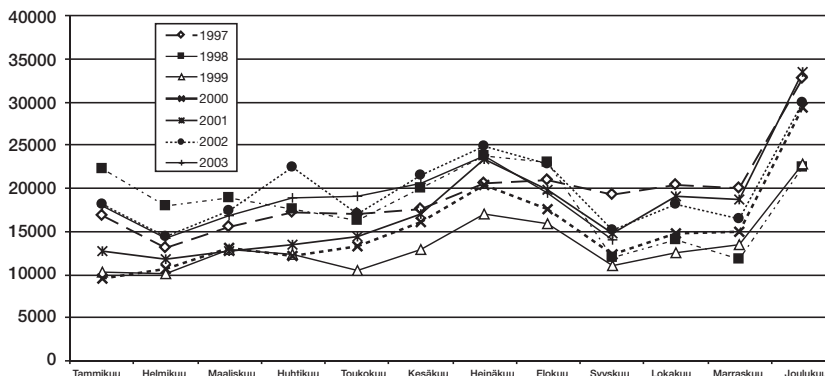
Tilastot kertovat myös, että keskimääräinen kulutus per matkaja - jos katsotaan tax-free -ostoksia - on pudonnut jopa 20 prosentilla tämän vuoden ensi puoliskolla. Eräiden arvioiden mukaan venäläisten Suomessa tekemät ostokset vähenevät tänä vuonna jopa kolmanneksella verrattuna vuoteen 2002. Esimerkiksi huonekalujen myynnin on kuitenkin kerrottu lisääntyneen huomattavasti. On myös todettava, että ostosten teko ei ole juurikaan vähentynyt rajaseudun kaupungeissa, Imatralla, Lappeenrannassa.

Myös rajanylityksissä on tapahtunut laskua, mutta ei aivan yhtä paljon kuin myönnettyissä viisumeissa. Toki on muistettava, että muutokset ovat voimakkaai-

ta myös pelkästään vuodenaikojen mukaan. Keskeinen matkustusaika on perinteisesti uuden vuoden tienoilla, mutta luonnollisesti myös muina lomakausina. Nämä ovat ehkä itsestäänselvyksiä, mutta tällä tavalla ne heijastuvat vuosi vuodelta viisumihakemuksissa.

Kuukausivaihtelut 1997-2003

Kuva 5.



Joka tapauksessa, todettakoon nyt tässäkin yhteydessä, että yksinkertainen ja keskeisin syy Suomeen Venäjältä suuntautuvan matkailun hiipumisessa on euron kurssi. Periaatteessa kaikki Suomessa on venäläismatkailijan näkökulmasta kallistunut 25 prosentilla viimeisen vuoden aikana. Tämä on puhtaan matemaattinen fakta. Toki on esiintynyt myös ylihinnottelusyytöksiä koskien suomalaisia lomakohteita esim. juuri mainittuna uuden vuoden aikana.

Sen sijaan Venäjän mediassa välillä ja venäläispolitiikkojen puheissa useammin esiintyneet syytökset ns. Schengen-muurista voidaan unohtaa ja näitä syytöksiä vastaan pitäisi oikeastaan aktiivisemminkin taistella. Suomen osalta 2,5 vuotta voimassa ollut Schengenin sopimushan on päinvastoin tuonut joustoa, sillä nyt yhdellä viisumilla voi matkustaa kaikissa Schengenin alueeseen kuuluvissa maissa. Ehkä ainoa "huononmus" on se, että nyt muissa Schengen-maissa tehdyt vakavat rikkomukset saattavat estää matkanteon myös toiseen Schengen-maahan. Ns. normaalimatkailijan kannalta tämä ei missään nimessä ole ongelma.

Itse asiassa on selvää, että "salamyhkäistä" Schengeniä käytetään keskustelussa keppihevosenä, kun puhutaan esimerkiksi viisumivapaudesta. Viisumivapautta ei voida pitää lähiaikojen asiana. Lähinnä kyseeseen tulisivat jonkinlainen nykyistä laajempi joustavuus eli esimerkiksi vielä pidemmät moniker-taviisumit paljon matkustaville. Kuten jo edellä mainitsin, moniker-taviisumien suhteellinen osuus on kasvanut jatkuvasti. On puhuttu myös joidenkin erikois-ryhmien (opiskelijat jne.) paremmasta huomioon ottamisesta. Mainittakoon, että jo nythän esimerkiksi lapsiryhmille on tehty ilmaisia viisumeita - ja tämä-kään ei ole mikään uusi asia.

Lisäksi on luonnollisesti pyrittävä kehittämään viisumipalveluita. Esimerkiksi Pietarissa siirrytään marraskuun alussa viisumimaksuissa pankkimaksuihin nykyisen konsulaattiin suoritettavan käteismaksun sijaan; tähän vaikuttaa mm. viisumitilojen ahtaus, joka on jo pitkäaikainen ongelma. Ensi syksynä toiminta alkaa Pietarissa uusissa viisumitiloissa, mikä puolestaan takaa mukavamman ja nopeamman viisuminhakuprosessin.

Samaan aikaan, kun Venäjällä syytetään erityisesti Suomea - joka on siis Venäjän ainoa EU-naapuri - Schengenin selän taa piiloutumisesta, Venäjä itse ei ole millään muotoa ollut helpottamassa viisumipolitiikkaansa. Vaatimuksia viisumivapaudesta voidaankin tietyllä tavalla pitää haihatteluna. Yksipuolinen viisumivapaus kyllä kelpaisi, mutta samanaikaisesti matkailua Venäjän suuntaan on monella tapaa vaikeutettu.

Aivan tuoreet uutiset kertovat, että 16.10.2003 lähtien Venäjä pidentää viisumien käsittelyaikaa viidestä seitsemään päivään, ja samalla pikaviisumin hinta nousee 100:sta 125:een euroon. Todettakoon lisäksi, että 14.10.2003 Venäjän duuma aloitti prosessin, jonka mukaan ns. pakollisen autovakuutuksen käyttöönotto siirtyisi vuodella eteenpäin.

Viime marraskuussa voimaan astunut uusi ulkomaalaislaki siirsi Venäjällä maahantuloasioissa päävastuun ulkoministeriöltä sisäministeriölle. Mitenkään sinällään arvostelematta sisäasiainhallinnon - siis käytännössä poliisiviranomaisten - perusasenteita seuraus olisi oikeastaan pitänyt olla aika odotettu. Silti muutos kaikessa kankeudessaan pääsi yllättämään.

Tietyissä asioissa - kuten liikemiesten pitkissä viisumeissa - muutos onkin ollut luvattoman hankala. Uusi laki on hidastanut, monimutkaistanut ja hankaloittanut merkittävästi esimerkiksi Venäjällä toimivien suomalaisyritysten suomalaistyöntekijöiden eli käytännössä omistajaedustajien työlupa- ja viisumikäytäntöä. Esimerkkinä voidaan mainita se, että työlupa- ja viisumikäytännössä ei vielä myönnä monikertaviisumia, vaan vain ns. maahantuloviisumi. Tämä käytännössä tarkoittaa sitä, että jokaista pois Venäjältä suuntautuvaa matkaa varten tulee erikseen anoa maastapoistumislupaa, viisumia. Ja tähän prosessiin kuluu noin 10 päivää, joten spontaanimatkailun voi huoletta unohtaa.

Yksi lisäkontrollin peruste ja rajanylityksen lisäkynnys olisi myös jo viime joulukuussa voimaan saatettu laki raja-alueista. Kirjaimellisesti toteutuessaan laki käsityksemme mukaan estäisi käytännössä kaikenlaisen itsenäisen matkailun ja esim. ns. kotiseutumatkot rajaseuduilla ja myös melko pitkällä itse rajasta. Lain mukaanhan luotiin viiden kilometrin levyinen rajavyöhyke ja sen lisäksi erilliset valvontavyöhykkeet, jotka käytännössä laajensivat raja-alueen siihen leveyteen, joka oli olemassa jo Neuvostoliiton aikana.

Esimerkiksi poikkeaminen Säkijärvelle (Kondratjevo) matkalla Vaalimaalta Viipuriin on kiellettyä, samoin vaikkapa pysähtyminen Svetogorskiin. Svetogorskiin matkustaminen siis eräiden tulkintojen mukaan edellyttää ensin käyntiä Viipurissa, josta haetaan erityisluvat (propuska) Svetogorskiin matkustamiseksi; no, korostettakoon kuitenkin, että näin pitää toimia vain siinä tapauksessa, jos matka suuntautuu nimenomaan Svetogorskiin eikä esimerkiksi vain

Svetogorskin kautta muualle Venäjälle. Kaupungin läpi saa siis kulkea ilman erityislupia.

Ilmeistä kuitenkin on, että näitä säännöksiä ei valvota erityisen tarkasti, tai ainakaan pääkonsulaattiin ei ole tullut valituksia tai avunpyyntöjä asiassa.

Toki rajaseudulla on ollut jo pidempään paikkoja, jonne pääsemiseksi on tarvittu jopa yliluonnollisen tuntuisia kykyjä. Näitä ovat esimerkiksi Suomenlahden saaret, joista haluan tässä yhteydessä mainita vain Suursaaren. Saaren merkityshän tulee erityisesti korostumaan, kun Virosta ensi vappuna tulee EU:n jäsen (tax free -myynti laivoilla). Leningradin aluehallinnosta on pääkonsulaatille suullisesti aivan äskettäin todettu, että Suursaaren statusta koskeva Venäjän hallituksen asetusero on jo lähes läpikäynyt viranomaiskierroksen ja että se tulisi voimaan vielä tänä vuonna. Tämä luonnollisesti jää nähtäväksi.

Asetuksen myötä Suursaari poistettaisiin ulkomaalaisilta suljettujen alueiden luettelosta. Samalla Suursaari saisi raja- ja tulliaseman statuksen, mikä mahdollistaisi suorat matkat Suomesta Suursaareen ilman poikkeamia esimerkiksi Viipuriin. Suursaarelle on lisäksi piakkoin valmistumassa 38-paikkainen hotelli. Muistutettakoon vielä, että Kymenlaakson liitto ja Leningradin alue ovat perustaneet yhteisen interreg-työryhmän suunnittelemaan alueen käyttöä.

Haluan lisäksi korostaa, että luonnollisesti nämä raja-alue- ja muut tällaiset kysymykset kuuluvat täysin ja yksinomaan Venäjän viranomaisten toimivaltaan, joten lupa-asioihin kannattaa paneutua toden teolla ennen kuin aloittaa esim. venematkan Seiskarille tai Suursaarelle.

Toki Venäjällä on ollut pyrkimyksiä myös matkailun helpottamiseksi, se mainittakoon tasapuolisuuden nimissä. Esimerkiksi Venäjän ulkoministeriön pika-viisumikokeilu, joka alkoi 1,5 vuotta sitten, jatkuu edelleen. Kokeilu on kuitenkin toiminut ilmeisen huonolla menestyksellä (esim. Pietarin Pulkovon lentokentällä näitä viisumeita myönnettiin ensimmäisen vuoden aikana noin 150 kappaletta; Kaliningradissa sentään 3000 kappaletta ja Moskovassa kokonaiset 4). Aivan viimeistä tietoa asiasta ja kokeilun menestyksestä ei minulla kuitenkaan ole.

Lisäksi, lokakuun 2003 alussa Moskovasta (ulkoministeriöstä) saadun suullisen tiedon mukaan Venäjällä olisi luovuttu niin sanotun maastapoistumisviisumin vaatimisesta. Käytännössä kysymys on siis ollut kadonneen viisumin johdosta maksettavasta sakonluonteisesta 150 dollarin maksusta, joka on peritty rajalla (ja käytännössä vain Torfjanovkassa).

Nämä tapaukset ovat olleet todella ikäviä, sillä käytännössähän viisumin katoaminen on tarkoittanut passin katoamista (siihenhän viisumi on liimattu) eli paitsi, että se merkitsee hirmuista byrokratiaa, myös rahanmeno on melkoinen. Passi kotimatkaa varten maksaa 67 euroa, lisäksi esimerkiksi junamatkailaisen on ylitettävä raja Torfjanovkan/Vaalimaan kautta eli sinne pitää hankkiutua ja sitten vielä on maksettava tämä mainittu 150 dollaria. Keskimäärin passeja kotimatkaa varten on pääkonsulaatista myönnetty noin yksi viikossa eli 50 vuodessa. Käytännössä tästä maksusta ei kuitenkaan suullisista tiedoista huolimatta ole vielä luovuttu, joten jatkamme asian selvittelyä. Todettakoon vielä, että Suomi ei vaadi venäläismatkaajalta maastapoistumisviisumia, mi-

käli tämä kadottaa viisuminsa Suomessa.

Lisäksi Venäjän soveltamista "joustoista" voidaan todeta risteilyillä noudatettu, hieman alennettu ryhmäviisumihinta. No, toki on muistettava, että aiemmin nämä risteilyt olivat viisumivapaita. Mainittu ryhmäviisumimenettely on koskenut esimerkiksi niin Silja Linen risteilyjä Pietariin kuin Saimaan matkaverkon järjestämiä matkoja Saimaan kanavalla Viipuriin. Todettakoon tässä yhteydessä, että kysymys vuonna 2013 päättyvän 50-vuotisen Saimaan kanavan vuokrasopimuksen jatkamisesta tulee olemaan yksi tärkeistä aiheista maidemme välillä lähivuosina. Ei siitä kuitenkaan tässä yhteydessä enempää.

Rajanylitykseen liittyvistä teknisistä asioista ehkä keskeisin aivan lähivuosien asia on Nuijamaan ja sitä vastassa olevan Brusnitsnojen (ei enää siis Saimenskoje) rajanylityspaikan siirto. Suomen puoleisten töiden käynnistyminen on tunnetusti viivästynyt, koska maidemme välille ei ole vielä saatu aikaan asiaa koskevaa valtiosopimusta. Odotamme, että sopimus saataisiin aikaan ja sitä kautta myös töiden aloitus tapahtuisi kuitenkin jo vuoden 2003 puolella.

Ohimennen sanoen, 14.10.2003 uutisoitiin, että nuori ranskalaismies oli maanantaina onnistunut ylittämään maidemme välisen rajan polkupyörällä ilman mitään dokumentteja. Valitettavasti rajanylitys ei aina ole näin helppoa.

Lopuksi vielä muutama sana puhtaammin turismiin liittyvistä asioista. Viipurissa enemmän keskustelua - kuin esimerkiksi Saimaan kanavan viisumivapaat risteilyt tai Saimaan kanavan vuokrasopimuksen jatkaminen - herätti suomalaisten matkanjärjestäjien tämän vuoden alussa järjestämä "Viipuri-boikotti".

Boikotin taustallahan oli suomalaisturisteihin kohdistuneet ryöstöt sekä muita omaisuusrikoksia. Tapauksia oli suomalaispoliisin arvion mukaan viime vuonna joitakin satoja, sillä Suomessa tehtyjä rikosilmoituksia kertyi noin 200. Paikan päällä Viipurissahan näitä ilmoituksia tehtiin vain 20 - 30.

Kohu johti mm. siihen, että oikeastaan ensimmäistä kertaa Viipurin johto myönsi, että suomalaisturisteista on todellista merkitystä kaupungille. Aiemmin oli jatkuvasti sanottu, että turismin tuottama tulo olisi vain 1 - 1,5 prosenttia kaupungin tuloista. Käsityksemme mukaan tilanne Viipurissa on tämän kohun jälkeen ollut huomattavasti parempi.

Loppukesällä vietetyt Viipurin kaupunkioikeuksien 600-vuotisjuhlat toivatkin mukanaan aika mielenkiintoista ohjelmaa. Mainita tarvitsee vain Pietarin Mariinski-teatteri esitykset Viipurin linnassa. Henkilökohtaisesti uskonkin tai ainakin haluan uskoa Viipurin uuteen nousuun, mikäli Viipurissa vain osattaisiin nyt tarttua asiaan oikein toden teolla. Luulen, että kaupunki tarvitsee myös uusia suomalaisia matkailuyrittäjiä.

Toinen Suomessakin paljon näkyvyyttä saanut naapurialueiden juhluvuosi, Pietarin 300-vuotisjuhlat ei kevään aikana aiheuttanut odotetun suurta ryntäystä kaupunkiin, mutta syyskuusta lähtien hotellitilanne on ollut Pietarissa erityisen vaikea. Onkin selvää, että kaupungin saama yllättävänkin suuri huomio maailmalla - ml. siis Suomessa - tulee lisäämään Pietariin suuntautuvien matkojen kysyntää.

Hotellikapasiteetti kaupungissa on kuitenkin, kuten tiedetään, aivan alimitoitettu. Vuodepaikkoja on alle 40 000 ja samalla myös hotellien jakauma on

jossakin määrin kieroutunut. Painopiste on viiden tähden hotelleissa, kohtuullisia ja kohtuuhintaisia turistihotelleja on ollut ja on edelleen aivan liian vähän. Pietarin keskeinen haaste liittyykin siihen, pystyykö kaupunki - nyt uuden kuvernöörin johdattama - lunastamaan juhluvuonna tietyllä tavoin antamansa lupaukset. Tähän luonnollisesti liittyvät myös ns. kaksoishinnoittelu (venäläiset - muut) sekä palvelujen saaminen myös muilla kuin venäjän kielellä.

Mainittujen seikkojen ohella keskeinen turistien viihtyvyyttä rajoittava tekijä, joka Venäjästä puhuttaessa herättää usein liiankin paljon kysymyksiä, on turvallisuus. Vaikka paljon puhutaan erimerkiksi mafiasta tai ryöstelevistä milieiseistä, on mielestäni keskeisenä turvallisuusongelmana todellisuudessa pidettävä liikennettä. Liikenneturvallisuuden syvempään pohdiskeluun en kuitenkaan tässä yhteydessä enempää uhraa aikaanne.

Aivan viime aikojen turvallisuuskeskustelunaihe Pietarissa ovat olleet keskellä päivää ja keskellä kaupunkia turisteja piirittäneet ja näiden taskuille pyrkineet romaanilapsilaumat. Esimerkiksi Pietarin turismielinkeinoliitto kääntyi viime viikolla paikallisen miliisin puoleen vaatien ongelman poistamista. Valitettavasti tilanne on todellinen.

Niin sanottu mafiakin on olemassa, mutta normaali matkailija ei siihen kuitenkaan törmää. Ryösteleviin miliiseihin turisti sen sijaan valitettavasti saattaa törmätä. On kuitenkin rehellisyyden nimissä todettava, että tilanne on esimerkiksi Pietarissa parantunut huomattavasti. Valitettavasti meillä on kuitenkin tiedossamme - todella leppoisasti sujuneen kevään jälkeen - taas pari tapausta tältä syksyltä.

Ilmeisesti tuohon juhluvuoden kevääseen oli panostettu niin paljon, että tilanne pysyi hyvänä; kaduille oli mm. lähetetty miliisipartioita, joiden ensisijaisena tehtävänä oli valvoa toisia miliisipartioita. Vuosi sittenhän tilanne äityi melko pahaksi ja näitä "sikapartioiden" tekemiä ryöstöjä voitiin kirjata pääkonsulaatin kirjoihin toistakymmentä tapausta; en osaa edes arvata, kuinka moni tapaus jäi kirjaamatta (miliiseillähän on tapana viedä vain rahat ja ehkä puhelimet; asiapaperit on jätetty rauhaan).

Tasapuolisuuden vuoksi ja ehkä jonkinlaisena loppukevennyksenä muistutettakoon kuitenkin, että Viipurissa saatiin talvella kiinni miliisiksi pukeutunut suomalaismies, joka ennen kiinni jäämistään onnistui viemään rahat ainakin parilta maanmieheltään. Nyt mies on vankilassa, joten ainakin tältä osin Venäjälle voi taas huoletta matkustella.

Vesa Häkkinen, konsuli
Suomen pääkonsulaatti, Pietari
vesa.hakkinen@formin.fi

Artikkeli on Imatralla 15. – 16.10.2003 pidetyn Suomi-Venäjä –matkailun ajankohtaisseminaari II:n alustusmateriaalia.

M.B. Birzhakov

LÄHIALUEMATKAILUUN LIITTYVIÄ NÄKÖKOHTIA

Suomella ja Venäjällä on melko pitkä yhteinen maaraja. Venäjällä Suomen lähialueita ovat Leningradin ja Murmanskin alueet sekä Karjalan tasavalta. Rajan läheisyydessä harjoitetaan matkailua, joka on luonteeltaan perinteistä lähialuematkailua. Näiden alueiden asukkaat matkustavat lähes päivittäin suuriin kaupunkeihin, jotka sijaitsevat rajaliikenteen pääväylien varrella, mm. Viipuriin, Lappeenrantaan, Imatralle, Svetogorskiin, Sortavalaan ja Värtsilään. Nämä matkailijavirrat muodostavat huomattavan osan rajan ylittävästä matkailusta. Jotkut yksityishenkilöt ylittävät rajan monikertaviisumeilla useamman kerran päivässä, minkä vuoksi rajamatkailu vääristää hieman tilastojen antamaa yleiskuvaa matkailijamääristä.

Nykyisin on luotu hyvät edellytykset laajamittaiselle matkailulle ja matkailuvirtojen synnylle niin Venäjältä Suomeen ja täältä edelleen Skandinaviaan, kuin myös Suomesta ja muista maista Suomen kautta Venäjälle. Venäjän rajavartiolaitoksen tilastojen mukaan vuonna 2001 valtion rajan ylitti Leningradin alueella¹ 3,8 milj. ihmistä. Suomen ja Venäjän väliselle rajalle on rakennettu kolme teknisesti hyvin varustettua ajoneuvoliikenteen raja-asemaa sekä yksi rajanylityspaikka Viron ja Venäjän rajalle, jossa rajan Narvasta Ivangorodiin voi ylittää sekä ajoneuvolla että jalkaisin. Karjalan tasavallan rajaosuudella on Sortavalan – Värtsilän rajanylityspaikka. Lisäksi Murmanskin alueella on vielä yksi rajanylityspaikka.

Tässä artikkelissa tarkastellaan lähialuematkailun ongelmia. Nämä ongelmat liittyvät turistikvirtoihin, jotka kulkevat Leningradin alueen raja-asemien kautta Suomen ja Venäjän rajan yli.

Rajanylityspaikoilla syntyvät ongelmat toistuvat samanlaisina ja ovat tyypillisiä rajojen yli ulottuville järjestelmille. Niistä käytetään nimitystä Cross Border Problems.

Ajoneuvoliikenteelle ja jalankulkijoille tarkoitettujen rajanylityspaikkojen ongelmat voidaan jakaa seuraavasti: a) erityiset ongelmat kaksoiskaupungeissa, jotka raja on jakanut historiallisista syistä kahtia², b) yleiset rajaongelmat, jotka koskevat jonkin alueen matkustajavirtoja (yksityis- ja ryhmämatkat) sekä

¹ Suomen ja Viron rajan tiedot yhteen laskettuina. Matkailijavirrasta erottuvat seuraavat ryhmät: a) Leningradin alueella käyvät, b) Pietarissa käyvät, c) transitmatkailijat, d) lähialueiden ostosmatkailijat, e) lähialueiden yrityksissä työskentelevät sekä sukulaisten luona vierailevat rajanylittäjät.

² Venäjältä katsottuna lähimpiä kaksoiskaupunkeja ovat Narva-Ivangorod (Viron ja Venäjän rajalla) ja Valga-Valka (Viron ja Latvian rajalla). Raja kulkee käytännöllisesti katsoen kaupungin alueella, vaikka molemmilla kaupungeilla on yhteistä infrastruktuuria, yhteisiä tuotantolaitoksia. Kaupunkeja yhdistävät myös niiden asukkaiden väliset sukulaisuussuhteet ja kulttuuriyhteydet. Usein kaupungeilla on historian perintönä yhteinen hautausmaa jne.

tavarakuljetuksia, c) lähialuematkailu, joka suuntautuu lähialueiden väestön entiselle kotiseudulle (nostalgiamatkailu, vierailut sukulaisten ja ystävien luona), d) ostosmatkailu (ns. sukkulointimatkailu, jolle ovat tyypillisiä usein toistuvat rajanylitykset).

Suomen matkailutuotteet ovat nykyisin venäläisten ulottuvilla ja niitä on hyvin saatavilla lähialueiden markkinoilla. Yleisiä tekijöitä, jotka edesauttavat matkailun suotuisaa kehitystä, ovat puhdas luonto, turvallisuus, korkeatasoinen palvelu, runsas tavaravalikoima, maantieteellinen läheisyys ja Venäjän kanssa samanlaiset ilmasto-olot. Venäläisten kiinnostus Suomea kohtaan on suuri siitäkin huolimatta, ettei Suomi ole matkailupalveluiltaan kaikkein halvimpia maita. Tähän liittyen tulee huomioida, että ostosten osuus venäläisten Suomimatkailussa on merkittävä. Matkakohteita listattaessa Suomi on venäläisturistien keskuudessa yksi suosituimmista maista. On muistettava, että myös viiden miljoonan ihmisen³ suurkaupunki Pietari sijaitsee lähellä Suomen rajaa (vain 160 km:n päässä). Venäjältä tulevalle matkailulle on tärkeä merkitys Suomen taloudelle: se antaa työtä ja tuo tuloja Kaakkois-Suomeen.

Myös suomalaiset ovat kiinnostuneita Venäjän tarjoamista mahdollisuuksista mm. Venäjän kulttuuripääkaupungissa Pietarissa ja Leningradin alueella. Historialliset realiteetit huomioon ottaen entiselle kotiseudulle suuntautuvalle nostalgiamatkailulle on tärkeä merkitys. Rajan ylittävä ostossukkulointi perustuu hintaeroihin tai eroihin tavaravalikoimissa ja sen vuoksi on luonnollista, että raja-alueiden asukkaat ovat siitä kiinnostuneita.

Lähialuematkailun erityispiirteitä ovat matkakohteen läheisyys, edulliset liikennöintikustannukset ja auton runsas käyttö. Tästä syystä ajoneuvoliikenteen rajanylityspaikkojen toimivuudella ja teknisellä varustelutasolla on tärkeä merkitys matkailun kehittämiseksi. Tärkeitä ovat myös viisumin hankkimiseen liittyvät ongelmat, jotka vain lisääntyvät Schengenin sopimuksen tiukkojen säännösten vuoksi.

Rajanylityspaikat maantieliikenteen pääväylillä

Kun uusi raja-aseman terminaalit avattiin juhlallisina menoin Brusnitšnojessa Venäjän puolella rajaa, Venäjän pääministeri Mihail Kasjanov totesi: "enää ei jonoja synny".

Hänen ennustuksensa ei kuitenkaan toteutunut, ja niinpä seuraavan kerran matkailijoiden määrän kohotessa rajusti Venäjän puolella terminaalissa seisoi molempiin suuntiin 30 tunnin jono kapealla tiellä, jota ei todellakaan oltu suunniteltu tähän tarkoitukseen. Jonoja syntyi myös Suomen puolelle. Tulli- ja passitarkastukseen johtavat kolme kaistaa olivat edelleen siinä kunnossa, jossa ne olivat ennen terminaalien valmistumista. Tästä syystä on turha odottaa, että tulli selviytyisi tarkastuksista kovin tehokkaasti. Jonkinlaisia palveluja, esimerkiksi vessoja on rakennettu työntekijöille ja matkustajille. Huussi-tyyppiset

³ Tämä väestömäärä on yhtä suuri kuin koko Suomen.

vessat on jo poistettu käytöstä. Puiset kopit, joissa on perinteiseen tapaan vain reikä lattiassa, on vaihdettu kunnollisiin nykyaikaisiin vessoihin. Tullilaitoksen työntekijöiden ja toimihenkilöiden sosiaaliturvaa ei ole kuitenkaan vielä lopullisesti järjestetty. Samoin palkkatasossa on paljon toivomisen varaa. Niinpä silloinkin kun jonoa ei varsinaisesti ole, neljän samassa henkilöautossa matkustavan henkilön tullitarkastus kestää 40 minuuttia.⁴

Henkilöautoilla ja tilausajobusseillakin matkustavia toistuvasti häirinneet ruuhkat rajalla ovat selvästi johtaneet matkailijoiden määrän vähentymiseen⁵, mikä on huolestuttanut suomalaisia. He olivat suunnitelleet turistivirroille pysyvää kasvua. Etelä-Suomen itäisen osan hotelleissa ja mökeissä asuvat venäläiset muodostavat keskimäärin 14-20 % vuotuisesta matkailijamäärästä, joten heitä ei voi enää jättää huomioimatta. Toisaalta Venäjälle päin matkaavien suomalaisturistien määrä pienenee. Suomen rajavartiolaitoksen antamien tietojen mukaan rajanylitysten määrä on laskenut tasaisesti: vuonna 2000 suomalainen ylitti rajan 2,7 milj. kertaa, vuonna 2001 – 2,5 milj. ja vuonna 2002 – 2,1 milj. kertaa.

Rajanylityksen ongelmat olivat aiheena Matkailun Venäjä -foorumin ajankohtaisseminaarissa, jossa käsiteltiin matkailuun liittyviä kysymyksiä sekä tie-teellisestä että käytännön näkökulmasta. Seminaari järjestettiin Savonlinnassa 5.-8.5.2003. Seminaarin työhön osallistui Venäjän puolelta matkailuakatemian jäseniä, Pietarin ja Leningradin alueen matkailuhallinnon edustajia sekä diplomaatteja. Suomen puolelta mukana oli tutkijoita ja matkailun ammattilaisia Joensuun yliopistosta, konsulaatin edustajia – muun muassa Suomen Pietarin pääkonsuli Kauko Jämsén – ja matkailu- sekä hotelli- ja ravintola-alan yritysten työntekijöitä. Seminaarissa käsitellyistä lukuisista kysymyksistä päähuomion veivät rajanylityksen ongelmat, ja mielipiteiden vaihdon tuloksena tehtiin joitakin huomion arvoisia ehdotuksia.

Tarkastuslaitetekniikan kehittäminen

Tekniikan kehittyessä tullitarkastukset ja tietokoneavusteiset passitarkastukset on viety huippuunsa ja ne on supistettu ajallisesti minimiin, jopa erittäin tarkassa seulontaprosessissa. Niinpä nykyaikaisessa satamaterminaalissa Genovassa tai Miamissa 3500 risteilymatkustajan ottaminen alukseen

⁴ Tilannetta voi verrata ns. italialaiseen lakkoon, jossa työntekijät pysyttelevät lakon aikana työpaikalla. Työskennellessä pidetään paljon taukoja, työvuorot on järjestetty huonosti, sijaisia on liian vähän. Kaikki nämä seikat hidastavat tarkastuksia ja asiakirjojen käsittelyä. Esimerkkinä työtavoista mainittakoon lentokentän passitarkastus. Kolmen lennon saapuessa yhtä aikaa kahdeksan tarkastuspisteen sijaan toimiikin vain kolme, jolloin ulkomaalaiset matkailijat saavat yllättäen tietää pakollisesta maahantulokortin täyttämisestä vasta puolen tunnin jonossa seisomisen jälkeen.

⁵ Vuorokausiksi venyvä jonottaminen ruuhkahuippujen aikana lisää motivaatiota vaihtaa matkakohteeksi esim. Turkki tai Egypti, missä palvelu on halvempaa, viisumia ei tarvita ja matkaan mukavassa lentokoneessa kuluu vain viisi tuntia suuntaansa. Tämä antaa mietittävää, silloin kun pohditaan matkakohteen valinnan motiiveja.

vie aikaa vain muutaman tunnin. Tähän päästään lisäämällä tulli- ja passitar-kastuspisteitä sekä ottamalla käyttöön uusia teknisiä apuvälineitä, mm. nopeita passinlukulaitteita sekä pitkälle kehitettyjä tietokoneohjelmia, joiden avulla päästään maailmanlaajuisiin passitietokantoihin. Suomalaisella raja-asemalla on jo käytössä passien lukulaitteita, joilla tiedot rajanylityksestä voidaan siirtää tietokoneelle.

Passeihin on ehdotettu parannukseksi uusia tunnistetietoja, kuten esimerkiksi silmän verkkokalvojen heijastuma ja sormenjäljet. Ranska ilmoitti tällaisen passien käyttöönotosta vuodesta 2005 lähtien. Venäjällä vastaava uudistus on mahdollinen vasta vuonna 2010. Silti kaikkein tehokkain tapa varmistua siitä, että matkustajat noudattavat tulli- ja rajamääräyksiä, on matkailijoiden informoiminen ennen matkaa ja ennen rajanylitystä. Tärkeä tehtävä tässä työssä voisi olla matkailun palvelupisteillä.

Matkailupalvelupisteiden kehittäminen

Baltian maiden alueelle on rajan ylittävien valtateiden varsille perustettu matkailupalvelupisteitä. Näiden palvelupisteiden käytännön merkitys on hyvin suuri, ja niiden rakentamiseen ja ylläpitoon on myönnetty 5-20 milj. euroa. Matkailupalvelupisteillä on useita eri tehtäviä. Niihin kuuluvat mm. tilas-tojen pitäminen sekä matkailijavirtojen analysointi. Muita tehtäviä ovat matkailijoille ja vierailijoille suunnattu tietopalvelu, tiedottaminen kohdemaan oikeuskäytännöistä, tullirikkomuksista varottaminen ja liikennesäännöistä tiedottaminen. Palvelupisteissä on saatavana tiekarttoja ja matkaoppaita ja ne jakavat ajankohtaista tieinfoa. Sieltä löytyvät myös tiedot hotellien, motellien, kauppojen, sairaaloiden, autohuoltamoiden ja huoltoasemien sijainnista ja aukioloajoista, tiedot reittiliikenteen bussien aikatauluista sekä tiedot kiinnostavista turistikohteista. Palvelupisteestä voi varata hotellihuoneen, ruokailun tai muita palveluita. Siellä on myytävänä filmejä, kirjoja, matkaoppaita, matkamuis-toja, lääkkeitä ym. matkailijoiden kaipaamia tarvikkeita. Yksi matkailupalvelupisteiden päätehtävistä on toimiva tiedottaminen ja matkailijavirtojen säätely. Toiminnan tavoitteena on ruuhkien pienentäminen ja liikenteen jakaminen tasaisesti raja-asemilla ruuhkahuippujen aikana. Erityisen kiireisiä ovat viikonloput ja juhlapyhät.

Tavoitteena on luoda matkailupalvelupisteet lähialueen valtateiden varsille seuraaville reiteille: Vaalimaa – Torfjanovka, Nuijamaa – Brusniťnoje ja Värtsilä – Sortavala sekä myös Lappeenrantaan, Imatralle, Svetogorskiin, Viipuriin, Pietariin, Sortavalaan ja Petroskoihin. Nykyään tilanne on surkea: jotkut Lappeenrannan ja Imatran kauppojen mainosten jakajat seisovat tienvarsilla satoi tai paistoi, niin pakkasella kuin myös loskakelillä tarjoten Suomeen meneville automatkailijoille mainosesitteitä. Venäjälle matkustavat suomalaisturistit eivät saa edes tätä palvelua.

Odotusalueiden rakentaminen raja-asemien läheisyyteen

Nykyään raja-asemien terminaaleille johtavilla kapeilla teillä jonottaa ruuhka-aikana tuhansia kuorma- ja henkilöautoja jopa 30 tunnin ajan epämukavissa⁶ ja epähygieenisissä olosuhteissa.

Narvassa ja Ivangorodissa on otettu käyttöön odotusalueet, joiden avulla voidaan säännöstellä rajaa ylittävää liikennettä. Narvassa rajanylityspaikka sijaitsee kaupungin keskusauiolla. Tämän vuoksi rajan yli pyrkivien matkailijoiden autojonot lamauttivat aina kaupungin liikenteen. Odotusalueella auton saavuttua sen tiedot viedään rekisteriin, auto pannaan jonoon, ja kun sen vuoro tulee, matkustaja jatkaa matkaansa tulli- ja passitarkastukseen. Odotusalueiden rakentaminen on tärkeä askel kohti sivistyneempää rajanylityskäytäntöä. Pysäköinti ja muut palvelut ovat maksullisia, mutta matkailijat viihtyvät huomattavasti paremmin pysäköintipaikalla, jossa on WC, kauppa, puhelin ja talviaikaan lämmin odotushuone, kuin jonossa raja-alueella ilman mitään palvelua ja lisäksi vailla oikeutta poistua maantieltä mihinkään. Suomeen esimerkiksi Brusnišnojen kautta tuleville autoille voisi tällaisen odotusalueen rakentaa entisen raja-aseman paikalle, koska siellä on jo olemassa jollakin tavoin toimiva pysäköintialue ja kauppa.

Rautatiekuljetukset

Rautatiekuljetuksissa on ollut havaittavissa myönteistä kehitystä Moskovan Pietarin – Viipurin – Helsingin -reitillä. Joustava rajanylitys tekee tämän matkareitin houkuttelevaksi erityisesti yhdistelmämatkoilla, joiden aikana käydään Viking Linen ja Silja Linen lautoilla Ruotsissa tai tehdään Lapin matka. Näiden matkareittien potentiaali on suuri, koska ne antavat mahdollisuuden lisätä liikennekaluston määrän jopa 16-17 matkustajavaunuun. Vielä kiinnostavampia ovat suunnitelmat uusista pikajunayhteyksistä.

Vähintään yhtä kiinnostava on ehdotus rajan ylittävästä reitistä, joka kulkee Viipurista Svetogorskiin ja Imatralla. Historiassa oli vaihe, jolloin molempiin suuntiin oli säännöllinen yhteys kaksi kertaa päivässä (aamulla ja illalla). Tämä tyydytti täysin sekä paikallisten asukkaiden että myös matkailijoiden tarpeet. Suomalaiset kävivät Svetogorskissa ja Viipurissa ja venäläiset Imatralla. On tuotu esille ajatus em. reitin uudelleen käyttöön ottamisesta tai mahdollisesti uuden reitin avaamisesta välillä Pietari – Viipuri – Svetogorsk – Imatra. Jälkim-

⁶ ja ihmisarvoa alentavissa

mäinen vaihtoehto antaisi pietarilaisille mahdollisuuden vierailla Imatralla kesäisin usein toistuvassa tapahtumassa, Imatran koskinäytöksessä.⁷

Viisumiongelmat

Schengenin säännökset ovat tiukentaneet viisumimääräyksiä. Siitä huolimatta viisumin saaminen ei ole venäläisille nykyään mikään ongelma. Suomeen haluavien matkailijoiden määrän kasvaessa kesäaikana Pietarin konsulaatin akkreditoimat matkailuyritykset pystyvät selviytymään hyvin viisumiongelmistä. Konsulaatti lisää virkailijoiden määrää työn kuormituksen mukaan ja pystyy kirjoittamaan tarvittavat viisumit. Kerta- ja monikertaviisumin saa hankittua kohtuullisessa ajassa ja kohtuulliseen hintaan. Matkailijat käyttävät viisumin tarjoamia mahdollisuuksia ja lähtevät käymään Schengen-maissa, mikä onkin aivan luvallista. Vierailun ensimmäisen maan on kuitenkin aina oltava Suomi. Jos suomalaiset haluavat lisätä matkailijoiden määrää Venäjältä, on myös viisumipalveluiden määrää lisättävä – erityisesti kesäaikana.

Suomalaisilla on ollut ongelmia työmatkojen kutsuviisumien (viisumien puoltujen) saannissa. Ongelmat ovat johtuneet toimintojen siirtymisestä Venäjän ulkoministeriöstä Ulkomaalaisten viisumi- ja rekisteritoimistoon OVIR:iin. Monikertaviisumin hintaa on pidetty kalliina ja sen hankkimista hankalana.

Risteilyt ja venematkailu

1990-luvulta lähtien suomalaisilla oli mahdollisuus matkustaa Viipuriin ilman viisumia. Schengenin alueen säännösten tultua voimaan vuonna 2002 tästä käytännöstä luovuttiin. Tämä on johtanut matkailijoiden määrän vähenemiseen erityisesti risteilyreiteillä. Samanlainen ongelma syntyi myös, kun Pietarin satamasta suunniteltiin yhtä Silja Line -yhtiön rantautumispaikkaa. Matkustajiin ei kuitenkaan voi Pietarin satamassa soveltaa 72 tunnin viisumivapautta, koska yhtiön alukset on luokiteltu lautoiksi, ei risteilyaluksiksi.

Tulli- ja passitarkastuksen jouduttamista on pohdittu ehdotuksessa, jonka mukaan tarkastus tehdään laivamatkan aikana. Vastaavanlainen käytäntö voisi tulla kysymykseen myös Saimaan kanavan liikenteessä.

Matkustajavirtojen purkamiseksi autojen rajanylityspaikoilta on ehdotettu, että Saimaan kanavan risteilyreitillä käytettäisiin venäläisiä aluksia. Laivamatkan hinnasta tulisi näin riittävän edullinen venäläisille matkailijoille, ja he löytäisivät nämä reitit. Vesireitit ottaisivat osan rajaa ylittävistä matkustajavirrois-

⁷ Tarkemmin sanottuna vesi lasketaan padosta Euroopan suurimman kosken, Imatrankosken vanhaan uomaan. Näytös järjestetään useita kertoja viikossa matkailijoille aikataulun mukaisesti sekä juhlapäivinä. Koski on upea näky, joka on kiehtonut matkailijoita 1700-luvulta lähtien. Ensimmäisenä matkailijaryhmänä oli keisarinna Katariina seurueineen. Myöhemmin tätä näytöstä pääsi helposti katsomaan, kun rautatie valmistui. Tällä matkailureitillä on siten historialliset juurensa ja tämän vuoksi se kannattaa ottaa uudelleen käyttöön.

ta. Vaikka Saimaan kanava on sinänsä kiinnostava matkailukohde, on se nykyään venäläiselle matkailijalle lähes ulottumattomissa. Saimaan kanavan risteilyjen voi ennustaa kehittyvän tulevaisuudessa yhdenvertaisuusperiaatteen pohjalta, jonka mukaan myös venäläisillä risteilymatkustajilla on mahdollisuus käydä matkailukohteissa ilman viisumia.

Yhtenä matkailun erityisalueena tulisi kehittää ulkomaalaisten pienalusten matkailua Venäjän sisävesialueilla. Uudet säädökset antavat ulkomaalaisille aluksille mahdollisuuden purjehtia Suomenlahdella sekä Venäjän sisäisillä joki- ja järvireiteillä. Kuitenkin laiturimaksut, luotsipalveluiden hinnat ja muut pakolliset maksut ovat hyvin korkeita. Yhden pienaluksen pistäytyminen paikallisen pursiseuran laiturissa Viipurissa maksaa yhtä paljon kuin kymmenen päivän purjehdus Itämerellä useine pysähdyksineen. Neva-joen moottori- tai purjevenematkalla kerätyt maksut ovat lähes yhtä suuret kuin Atlantin ylityksen hinta. Kaikki nämä seikat rajoittavat kiinnostusta matkustaa turistikohteisiin veneellä.

M.B. Birzhakov

Venäjän matkailuakatemian varapuheenjohtaja

Käännös:

Joensuun yliopiston kansainvälisen viestinnän laitoksen venäjän kielen (kääntäminen ja tulkkauk) opiskelijat Olesja Grachova, Asja Jaarmo, Ilona Mutanen, Janne Paajanen ja Elena Varja.

Käännöksen toimitustyö:

Hannu Kemppanen – lehtori, venäjän kieli (kääntäminen ja tulkkauk)



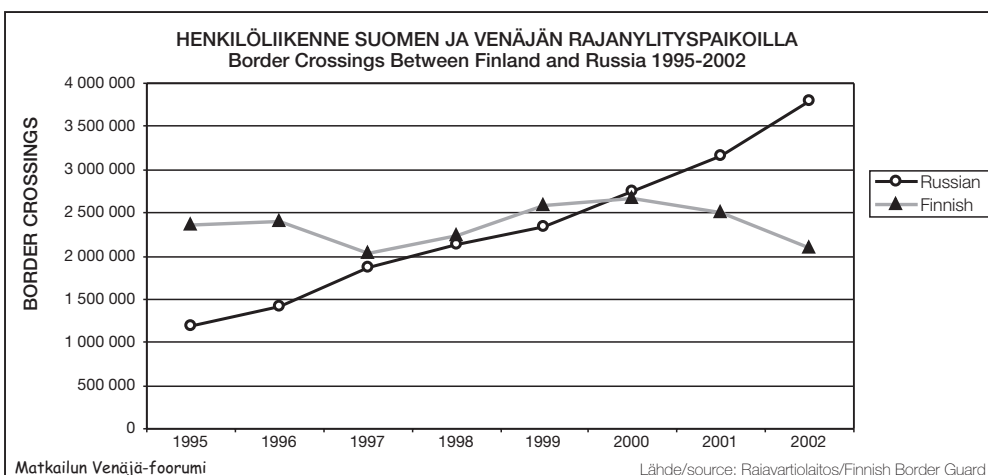
Matti Aira

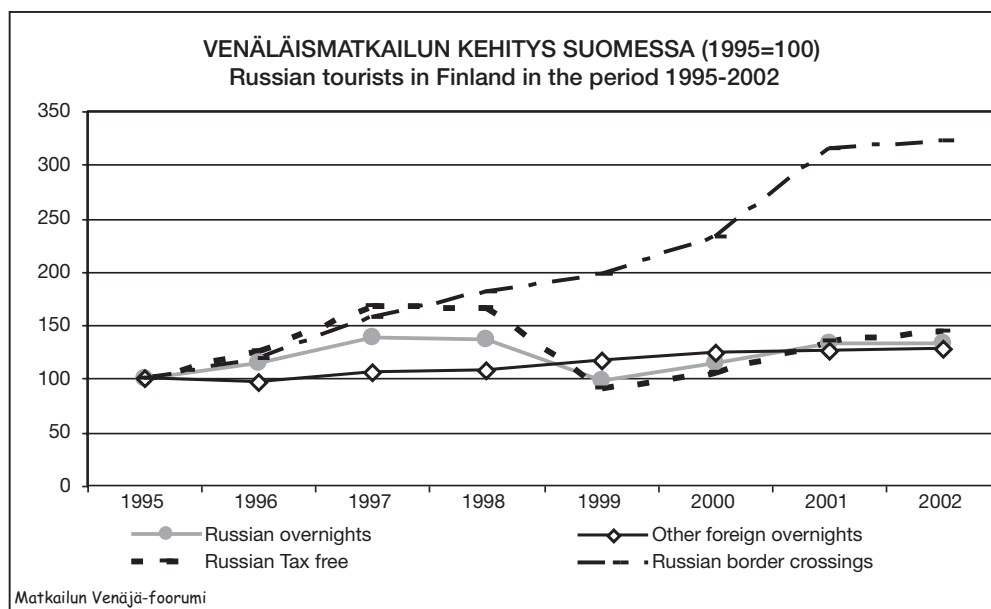
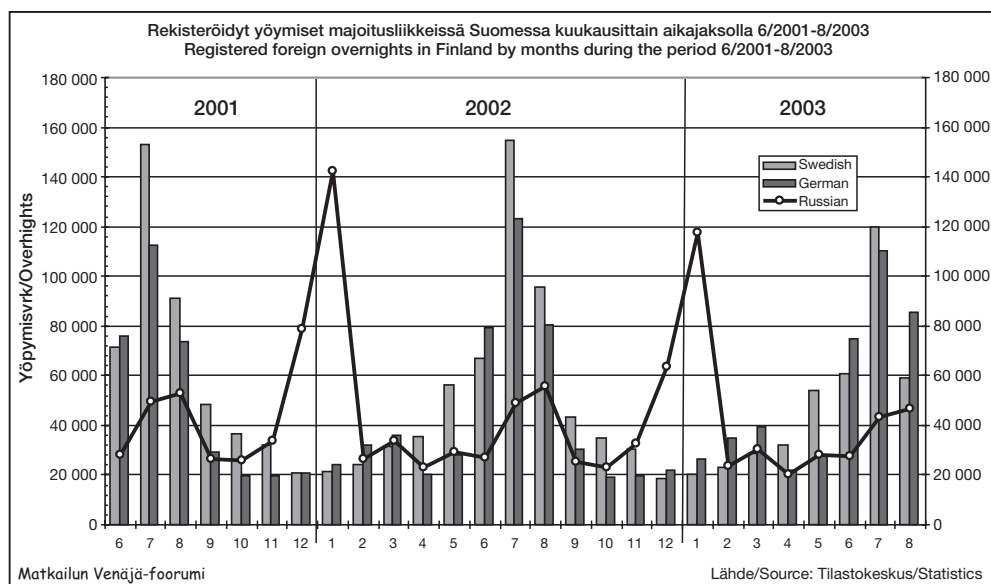
VENÄLÄISTEN MATKAILU SUOMESSA TILASTOJEN VALOSSA

EU-maista ainoastaan Suomella on ollut yhteistä rajaa Venäjän kanssa. Tähän Suomen "sijaintietuun" tulee muutos 1.5.2004, kun Baltian maat ja Puola liittyvät EU:n jäseniksi. Tällöin Schengenin sopimusta aletaan noudattaa myös näiden maiden ja Venäjän välisessä matkustajaliikenteessä. Nähtäväksi jää, millaisia heijastusvaikutuksia tällä tulee olemaan Suomen ja Venäjän väliin matkailijavirtoihin.

Ulkomaisten matkailijoiden merkitystä tai volyymiä Suomessa voidaan kuva- ta erilaisilla mittareilla. Venäläisten matkailua Suomessa on kuvattu mm. hotel- liyöpyymisillä, rajanylitystilastoilla, Suomen konsulaattipisteiden myöntämien vii- sumien määrillä, tax-free ostosten arvolla tai vaikkapa ostoksiin käytetyn raha- määrän per henkilö avulla. Majoitusliikkeiden rekisteröidyt yöpymisvuorokau- det kuvaavat parhaiten ja "objektiivisimmin" venäläismatkailun merkitystä alu- eellisesti, sillä ne heijastavat myös maksullisten matkailupalveluiden käyttöä.

Rekisteröidyillä yöpymisillä mitaten venäläiset ovat olleet toiseksi suurin ul- komainen matkailijaryhmä Suomessa sekä vuonna 2001 että 2002 heti ruotsa- laisten jälkeen. Saksalaiset ovat kolmantena ja englantilaiset neljäntenä. Huo- mattava osa venäläisten matkailusta suuntautuu Helsinkiin ja muualle Uudel- lemaalle (37 % venäläisten yöpymisistä). Venäläisten matkailu Suomessa pai- nottuu vuodenvaihteeseen, varsinkin tammikuulle. Ruotsalaisten ja saksalais- ten vierailut taas ajoittuvat selkeästi lomasesongille eli kesä-, heinä- ja elo- kuulle. Venäläismatkailulla on tärkeä merkitys matkailulle tyypillisten sesonki- vaihteluiden lieventäjänä.





Venäläisten matkailu Suomessa lähti jyrkkään nousuun 1990 luvun alkupuolella. Ruplan romahdus vuoden 1998 elokuussa taittoi kasvukehityksen. Vielä vuonna 2002 venäläisten yöpymiset eivät ole tavoittaneet ruplan romahdusta edeltänyttä tasoa. Suhteellisesti mitaten venäläisten yöpymisten määrä on kehittynyt itse asiassa lähes samaa tahtia kuin muiden ulkomaisten matkailu Suomessa; kokonaiskasvu on ollut +34 % (vuotta kohti keskimäärin +1,7 %) vuodesta 1995 vuoteen 2002, muilla ulkomaalaisilla +28 % (keskimäärin

+1,4 % vuodessa). Vertailun vuoksi mainittakoon, että vastaavana ajanjaksona venäläisten rajanylitykset ovat kasvaneet huomasti enemmän eli yhteensä +220 % (vuodessa keskimäärin +27,5 %), mikä selittyy etupäässä voimakkaasti lisääntyneillä lyhyillä päivämatkoilla tai ostosmatkoilla sekä sukulais- ja tuttavavierailuilla.

Jo loppusyksystä 2002 varaustilannetta seurattaessa suomalaisten matkailuyrittäjien keskuudessa alettiin tuoda esiin huolestumista ja pelkoa venäläismatkailun hiipumisesta. Yöpymistilastot todistivat pienellä viiveellä samaa. Vuoden aikajaksolla syyskuusta 2002 elokuuhun 2003 venäläisten rekisteröidyt yöpymiset ovat vähentyneet kesäkuuta lukuun ottamatta jokaisena kuukautena, keskimäärin -10 % kuukaudessa edelliseen vuoteen verraten. Samana ajanjaksona venäläisten rajanylitykset olivat kasvaneet keskimäärin "vain" +3,6 % kuukaudessa, eniten kesä ja heinäkuussa.

Pääsyynä venäläismatkailun kasvun taittumiseen on mainittu dollarin alhainen kurssi (ts. Euron kalleus) suhteessa ruplan arvoon. Monille venäläisille Suomesta on tullut liian kallis maa. Suomalaisia matkailupalveluiden tuottajia syytetään monesti ylihinnittelusta – osa hinnoista on voinut jäädä perusteettomasti millenium-tasolle. Lisäksi venäläiset ovat entistä vaativampia asiakkaita. Suomalainen laatu- ja palvelutaso ei aina tahdo riittää varsinkin kun tarjolla on laadukkaimpia kohteita ja jopa halvemmalla muualla Euroopassa tai etelän auringossa. Myös markkinointi Venäjän suuntaan vaatii ylimääraisiä ponnisteluja ja määrätietoista jatkuvaa työtä. Markkinointi-isku Venäjälle vaikka alueellisen projektin muodossa tuo pysyvämpää tulosta parhaiten, jos tuloksia voidaan mitata ja jos jaksetaan panostaa markkina-alueeseen myös projektin loputtua.

Suomalaisten matkailusta Venäjälle päin voidaan lyhyesti todeta, että matkailuinto Venäjälle on laantunut selvästi rajanylityksillä mitaten jo vuodesta 1999 alkaen. Synä on mainittu Venäjän yleinen taloudellinen epävakaus ja suomalaisten liiketoimien väheneminen Venäjän suuntaan. Toisaalta ajoittain tiukentuneet määräykset ja vaatimukset rajanylitykseen liittyen ovat hillinneet aika ajoittain erityisesti bensaturismia ja muuta lyhytaikaista ostosmatkailua. Viisumivapaiden risteilyjen loppuminen Viipuriin ja Pietariin, matkanjärjestäjien ja liikenneyhtiöiden Viipuri-boikotti sekä uusimpina rekisteröitymispakko yli 3 vrk kestävillä matkoilla ja lyhyellä varoitusajalla voimaan astunut pakollinen liikennevakuutus omalla autolla matkustaville ovat viimeisimpiä esimerkkejä Venäjä-matkailua hankaloittavista säädöksistä tai niiden muutoksista.

Matti Aira, projektipäällikkö
Matkailun Venäjä-foorumi
Joensuun yliopisto
Savonlinnan koulutus- ja kehittämiskeskus
matti.aira@joensuu.fi

Satu-Johanna Oksanen

KOKOUSMATKAILU VENÄJÄLTÄ SUOMEEN

Johdanto

*Finland Convention Bureau*n mukaan Suomi on maailman 15. suosituin kokousmaa, joskin tämä koskee ensisijaisesti suuria kongresseja. Suomella onkin tarjottavanaan erinomaiset mahdollisuudet sekä suurten kongressien että pienempienkin kokousten järjestämiselle, sekä tietenkin myös matkailuelämyksille kokousten ohessa.

Tällaisia pienempiä kokouksia, joita Suomessa järjestetään, ei niinkään ole tilastoitu, sillä useimmat ovat firmojen omia sisäisiä kokouksia tai koulutustilaisuuksia ja ne rekisteröidään usein pelkästään työmatkaksi.

Vuonna 2002 Suomeen saapui Venäjältä

- 306 000 matkustajaa, joiden matkan pääsyy oli työmatka
- 4 000 matkustajaa, jotka tulivat osallistuakseen kongressiin tai seminaariin sekä
- 4 000 matkustajaa joiden matkan syy oli työhön liittyvä opiskelu

Työmatka tässä yhteydessä saattoi olla kuitenkin myös kauttakulkumatka tai mahdollisesti auton nouto jostakin Suomen satamista – kuskillehan ko. matka oli työmatka. Meitä ei kuitenkaan kiinnosta tällaiset työmatkalaiset, vaan matkustajat, jotka tulevat Suomeen kokouksen tai liikeneuvottelun vuoksi. Etenkin meitä kiinnostavat ryhmät, jotka liittävät muita matkailupalveluita työ- tai kokousmatkaansa (kuten esimerkiksi kokouksen yhteyteen nivottu lomaviikonloppu, kiertoajelu, käynti paikkakunnan matkailunähtävyyksissä sekä elämysmatkailun komponentteja).

Kokousmatkailu on osa liikematkustusta. Tilastojen mukaan joka neljäs turistimatka maailmassa liittyy liike- tai työmatkustukseen. Liikematkustuksen kasvu Venäjältä alkoi 1990-luvun puolivälissä ja kasvaa koko ajan. Toistaiseksi liikematkustussektori ei ole Venäjällä kovinkaan järjestäytynyt, vaan on pikemminkin n. 20 suuren matkatoimiston "hallussa". Markkinat kuitenkin kehittyvät koko ajan. Tämä näkyy mm siinä että MICE (Meetings Incentive Congresses Events) aiheesta kirjoitetaan jo paljon niin matkailu- kuin bisneslehdissä. Mm. pietarilaisessa *Delovoi Peterburg* -sanomalehdessä on viime aikoina hyvinkin paljon keskusteltu aiheesta, ja nimenomaan sen merkityksestä Venäjälle suuntautuvassa matkailussa. Koulutusta ja seminaareja liikematkailusta sekä MICE-teemasta järjestetään tätä nykyä aktiivisesti Venäjällä.

Keskityn tässä artikkelissani kokousmatkailuun ja ns. teknisiin vierailuihin, jättäen pois incentive tai kannustematkailun, joskin kannustematkailun elementtejä on monesti mukana Venäjältä ulkomaille suuntautuvissa kokousmatkoissa.

Kokousmatkailu Venäjältä

Liikematkustus, mukaan lukien kokousmatkailu, saattaa käsitteenä olla melko uusi Venäjällä, mutta käytännössä sitä on harjoitettu jo pitkään. Neuvostoliiton aikana työpaikan, ammattiliiton tai puolueen järjestämät kokous- tai seminaarimatkat olivat monelle ainoa keino päästä käymään ulkomailla. Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen Intourist ja Sputnik -matkatoimistot menettivät monopoliasemansa ja liike/työ/kokousmatkojen järjestely siirtyi uusien yksityisten (pienten) matkatoimistojen tehtäväksi. Venäjän lainsäädännön mukaan osallistuminen kokoukseen tai seminaariin – ulkomailla tai kotimaassa – katsotaan osaksi työtä eikä siten lasketa osallistujan henkilökohtaiseksi tuloksi. Puhdas incentive-matka taas, vaikka olisikin työnantajan järjestämä, nähdään huvimatkaksi ja siten henkilökohtaisena etuna, joka taasen on verotettavaa tuloa. Siksi yritykset usein järjestävätkin muodollisesti kokousmatkan, jossa 3-4 päivän ohjelmassa on ainakin pari tuntia seminaariosuutta. Ja tokihan puhtaasti kokousmatkojakin järjestetään, mutta suurimpaan osaan matkoja liitetään myös turismi/lomailuosuus (kiertoajelu, käynti turistikohteessa, elämyksiä).

Toistaiseksi suuret liikematkatoimistot - ja näiden asiakkaat - ovat keskittyneet kahteen kaupunkiin – Moskovaan ja Pietariin. Tällaisia matkatoimistoja, jotka ovat keskittyneet ainoastaan liikematkastukseen, ei vielä ole kovin monta, n. 15-20 kpl koko maassa. Tourbusiness-lehden mukaan liikematkatoimistot Venäjällä eivät ole vielä järjestäytyneet yhtä hyvin kuin monessa muussa maassa, ja Venäjällä lähes jokainen matkatoimisto järjestääkin sekä turistimatkoja että kysyttäessä liikemattoja. Selkeitä liikematkatoimistoja Venäjällä on kourallinen, ja niistäkin useimmat ovat ulkomaalaisia ketjuja (American Express, Carlson Wagonlit Travel, Rosenbluth International, BTI Russia). Pienempiä liikematkatoimistoja edustavat esim. Andrews Travel House, Infinity Travel, UTS, Aerotour, Concorde, Nicko Tour Moskovassa sekä Pietarissa mm. Travel House ja Infinity Travel.

Lähes jokaisella matkatoimistolla ja matkanjärjestäjällä – siis muilla kuin puhtaasti liikematkatoimistoilla - on myös yritysasiakkaita, jotka suurimmaksi osaksi ovat asiakkaita joko omistajan tai virkailijan henkilökohtaisen tuttavuuden takia. Ne matkatoimistot, jotka tuovat turisteja Suomeen ja joilla on myös yritysasiakkaita eivät kuitenkaan välttämättä voi taata ympärivuotista asiakaskuntaa kokousmatkailulle, sillä jos asiakkaana on vain pari yritystä, eivät nämä todennäköisesti järjestä kokous- tai kongressimatkaa Suomeen useammin kuin kerran vuodessa, jos edes sitäkään. Kokousmatkailuasiakkaat pitääkin siis tavoittaa muuta kautta.

Pietarin alueen potentiaali Suomelle kokousmatkailun suhteen

Pietarin alueella on useita monikansallisten yhtiöiden tehtaita, joissa on useita satoja, jopa tuhansia työntekijöitä (esim. Coca-Cola, Pepsi Cola, Ford, Honeywell, BAT, JTI, GE, International Paper, Heineken, Vena, Skanska). Myös venäläiset isot yritykset ovat kiinnostavia ja potentiaalisia Suomeen suuntautuvi-

en kokousmatkojen kannalta.

Suomen etu kokousmatkan suhteen on tietenkin sen läheisyys Pietarin ja Leningradin alueen markkinoille – jokainen yritys on kiinnostunut kustannuksista ja jos isompikin joukko saadaan kuljetettua bussilla lentämisen sijasta, on säästö jo huomattava. Läheisyys on etenkin Kaakkois-Suomen valtti.

Suomen etuja on:

- sijainti Pietariin ja Luoteis-Venäjään nähden
- matkustuksen helppous
- matkustuksen turvallisuus (monessa yrityksessä on turvallisuussäännöt, joiden mukaan johtajat eivät saa esim. lentää samalla koneella)
- kohdemaan turvallisuus (etenkin amerikkalaiset yritykset ovat varpailaan terrorismiuhasta)
- infrastruktuuri ja valmius hoitaa järjestelyt
- erinomainen "get away" –paikka (pois suurkaupungin hulinasta, luonnon rauhaan)

Viisumi Suomeen on yleensä helppo saada, mutta monikaan kansainvälisistä liikematkatoimistoista ei ole akkreditoituna Suomen konsulaatissa tai suurlähetystössä vähäisen (Suomeen menevän) matkustajamäärän takia. Liikematkatoimiston asiakkaat (vielä vähemmän kuin "tavallisen" matkatoimiston asiakkaat) eivät itse lähde konsulaattiin jonottamaan viisumia, ja toisen toimiston kautta otettuna viisumin hinta nousee. Dilemma, joka toivottavasti kuitenkin on ratkaistavissa, kunhan ollaan päästy niin pitkälle, että potentiaaliset kokousmatkan-järjestäjät on kartoitettu.

Suomeen suuntautuvan kokousmatkailun ongelmana on että asiakasyritykset usein ovat jo valinneet itse kohteen ennen kuin matkatoimistoon otetaan yhteyttä. Matkatoimisto toteuttaa vain käytännön järjestelyt ilman että yrittäisi taivutella asiakasta muuhun kohteeseen. Eli yritysten päätöksentekijöihin pitäisi pystyä vaikuttamaan jo ennen kuin nämä ottavat yhteyttä liikematkatoimistonsa.

Suomen kilpailijoita kokousmatkailun suhteen ovat ensisijaisesti kotimaan kohteet Venäjällä – esimerkiksi Novgorod koetaan paikaksi, jossa päästään tarpeeksi kauas Pietarista, siis yrityksen toiminta-alueelta, jotta sinne kannattaa lähteä pitämään seminaaria tai kokousta. Karjalan kannakselle on myös viime aikoina noussut useitakin korkeatasoisia hotelleita ja lomakylä, joissa on myös kokoustiloja. Kotimaassa kokousta pidettäessä ei tarvitse hankkia viisumia, ja hintataso, ainakin ruokailujen (mukaan lukien juomat) puolesta edullisempi, joskaan monelle suuryritykselle hinta ei kuitenkaan ole se ratkaiseva tekijä.

Viro on toinen vakavasti otettava kilpailija Suomelle niin puhtaasti turismin kuin myös kokousmatkailun suhteen. Viro koetaan jälleen uudeksi kohteeksi venäläisten keskuudessa ja Viron infrastruktuuri kokousmatkailijoille täyttää jo kansainvälisetkin vaatimukset. Lisäksi hintataso on edullisempi kuin Suomessa. Viro myös tekee aktiivisesti töitä kokousmatkailun eteen Venäjällä – tässä taitaa olla meillekin, MEK:lle ja Suomen matkailuelinkeinolle tärkeä kysymys markkinoinnin kohdentamisessa ja painopistealueiden suunnittelussa.

Mitä kokousmatkailun lisäämiseksi sitten pitäisi tehdä? Tässä muutamia ehdotuksia:

- * kartoittaa suuryritykset, joissa on potentiaalia järjestää koulutusta, kokous- tai kongressimatkoja Suomeen
- * kartoittaa matkatoimistot, jotka hoitavat näiden yritysten matka-asiat sekä yritysten matka-asioista vastaavat henkilöt
- * lisätä tietoisuutta Suomen ja ennen kaikkea Venäjän rajan lähellä sijaitsevien alueiden kokousjärjestelyvalmiudesta
- * järjestää tutustumismatka liikematkatoimistojen virkailijoille sekä suuryritysten matkasihteereille

Tässä olisi sopiva haaste vaikkapa jonkin matkailuoppilaitoksen opinnäytetyöksi!

Kuten jo aiemmin mainittiin, tulee tilaus asiakkaalta useinkin valmiina, eli matkatoimistolla ei välttämättä enää siinä vaiheessa ole mahdollisuutta vaikuttaa kokousmaan valintaan. Matkasihteerillä – tai millä tittelillä tämä kulkeekin – kuitenkin saattaa olla vaikutusvaltaa kohdetta valittaessa ja sen takia on tärkeää tietää itse yritysasiakkaan edustaja.

Tekniset vierailut

Toinen kiinnostava sektori liikematkustuksen piirissä ovat ns. tekniset vierailut eli tutustumiskäynnit, joiden aikana tutustutaan yhteen tai useampaan kohteeseen tietyn sektorin piirissä (esim. paperitehdas, jätehuolto, telakka, satama, sairaala, terveyskeskus, päiväkotia, suurmaatila – vain joitakin mainitakseni). Teknisen vierailun yhteydessä järjestetään usein seminaari aiheesta. Seminaari, jossa suomalainen asiantuntija tai asiantuntijaryhmä esitelmöi aihealueesta.

Uskoakseni tällä sektorilla on huomattavasti kasvupotentiaalia Venäjällä – yhä edelleenkin. Ja Suomella on hyvät mahdollisuudet saada oma osuutemme tästä turismista.

Teknisten vierailujen suosio osui pitkälti Neuvostoliiton aikoihin, jolloin venäläisille asiantuntijoille yleensä esiteltiin suomalaisia tehtaita ja tuotantolaitoksia – silloin ehkä enemmänkin näyttämisen halusta kuin varsinaisessa opetustarkoituksessa, olihan tuotantoteknologia ja automaatioaste Neuvostoliitossa vielä toisella mallilla kuin Suomessa siihen aikaan. Nykyään tilanne on tietenkin toinen – resursseja ja teknologiaa on saatavilla, ja tarve uudistaa ja rationalisoida tuotantomenetelmiä ovat syitä joiden vuoksi teknisiä vierailuita järjestetään. Suomen korkea teknologiaosaaminen sekä varmasti myös toiminta samankaltaisessa ilmastollisessa ympäristössä ovat tekijöitä, jotka kiinnostavat venäläisiä asiantuntijoita. Nykyään teknisiä vierailuja järjestetäänkin nimenomaan oppimispohjalta venäläisten asiantuntijoiden keskuudessa (ei siis turistimatkan toivossa). Teknisiä vierailuita järjestetään paljon, joskin uskoakseni suuri osa näistä menee suoraan business-to-business periaatteella tai ole-

massa olevien kontaktien kautta (yritysten väliset kontaktit, kauppakamarit, yliopistokontaktit, ystävyyskaupungit, suurlähetystön ja konsulaatin kaupallinen osasto) eli ilman että matkatoimisto (incoming Suomessa tai outgoing Venäjällä) hoitaa muuta kuin ehkä matkaliput ja viisumit.

Teknisten vierailujen kehittämisessä varsinaiseksi tuotteeksi tarvittaisiinkin erikoistumista ja keskittämistä. Lähes joka kunnalla ja kaupungilla Suomessa on varmasti se "oma juttunsa", jonka ympärille voitaisiin alkaa kehittää teknisen vierailun nimellä kulkevaa opintomatka- tai kokousmatkakonseptia. Tässä kohtaa moni saattaa sanoa, että kyllähän me tuota teemme koko ajan, aina kun joku ottaa yhteyttä. Hyvä niin, mutta informaatio oman alueen osaamisesta sekä valmiuksista järjestää tällaisia vierailuita pitää saada jaettua muiden kanssa ja saattaa etenkin meidän, paikallisten MEK:in edustustojen, tietoon.

Helsingin kaupungin matkailu- ja kongressitoimistolla (City of Helsinki Tourist & Convention Bureau) on Special Interest yksikön osana osasto joka hoitaa pääkaupunkiseudulle suuntautuvia teknisiä vierailuita. Tästä on jopa oma esite. Erikoistumisalueet ovat

- arkkitehtuuri (urbaaniarkkitehtuuri, kaupunkisuunnittelu)
- arkkitehtuuri (koulujen, yliopistojen ja osaamiskeskusten suunnittelu)
- urheilukeskukset
- kaupungin tilasto- ja tutkimuskeskus
- koulutus
- ympäristöasiat ja asuminen
- terveydenhoito, vanhainkodit
- sosiaalitoimi (päiväkodit)
- kirjasto
- vedenkäsittelylaitokset
- jätevesilaitokset
- jätehuolto
- nuorisotoimi

Kunnat, alueet tai kaupungit voisivat helposti hyödyntää paikkakunnan palvelu- tai teollisuusosaamista myös kokousmatkailussa. Mutta se, mitä tarvitaan, on joku, joka myy tuotetta – keskitetysti. Tämä osaaminen on mielestäni parasta keskittää Suomeen eli meillä pitäisi olla joku instanssi, josta saisi helposti selville, mihin esimerkiksi ryhmän kannattaisi mennä tutustumaan vedenpuhdistamoon tai sellutehtaaseen.

Muilla kaupungeilla tai alueilla voi myös jo olla oma yksikkönsä, joka hoitaa tarvittaessa näitä teknisiä vierailuita.

Yhteenveto

Liike- ja kokousmatkailu Venäjältä on kasvussa ja kokousmatkailu voi varmasti antaa uutta potkua ja volyymia Suomen ja Venäjän rajan ylittävään matkailuun. Tämä pitää vain osata valjastaa oikein ja tehdä pohjustustyö kunnolla. Meillä on hyvät valmiudet kokousten järjestämiselle, ja Luoteis-Venäjällä

alkaa jo olla sen kokoisia yrityksiä, että niillä on mahdollisuuksia ja resursseja isompienkin sisäisten kokousten ja/tai koulutuksen järjestämiselle muualla kuin työpaikan välittömässä läheisyydessä.

Kokousmatkailun avainhenkilöt löytyvät Venäjältä kun taas teknisten vierailujen koordinaatiopuoli pitäisi hoitaa Suomesta käsin. Tieto teknisten vierailuiden järjestämismahdollisuuksista pitää jakaa ainakin Suomen suurlähetystyöhön ja konsulaattiin, Vientikeskukseen, Suomalais-venäläiseen kauppakamariin sekä MEK:iin. Suomella on kaikki edellytykset saada oma siivunsa tästä kasvavasta sektorista, mutta siinä projektissa pitää kaikkien puhaltaa yhteen hiileen – niin täällä puolen rajaa kuin Suomessakin.

Lähteet:

MEK: Rajahaastattelututkimus, osa 13. Ulkomaiset matkailijat Suomessa 1.1- 31.12.2002
Gazeta Dlja Puteshestvennikov, No 5 (40), kesäkuu 2003

”Delovoi Turizm”, Tourbusiness, No 8, 2003

Keskustelut sekä Suomeen myyvien (turisti)matkatoimistojen että liikematkatoimistojen kanssa.

Satu-Johanna Oksanen
markkinointipäällikkö
MEK, Pietari
satu.oksanen@mek.fi

Artikkeli on Imatralla 15.-16.10.2003 pidetyn Suomi-Venäjä –matkailun ajankohtaisseminaari II:n alustusmateriaalia.



Riitta Lautamies

MATKAILUKALASTUKSEN JA KALASTUS- MATKAILUN KEHITTÄMINEN

– Venäläiset verkkokalaan Suomen vesille

Uusia kalastusmatkailutuotteita suunniteltaessa verkkokalastus ei tule ehkä ensimmäiseksi matkailuyrittäjien mieleen. Venäläismatkailijoille suunnattuna verkkokalastus voidaan kuitenkin nähdä monellakin tapaa houkuttelevana pyyntimuotona, sillä verkkokalastuksella on ollut hyvin erityislaatuinen asema Venäjällä. Sen harrastaminen ei ole vieläkään yhtä kehittynyttä Venäjällä kuin Suomessa. Suomen kilpailuvaltti voisikin olla nimenomaan sellaisen pyyntimuodon markkinointi, josta on vankempi kokemus meillä Suomessa kuin Venäjällä. Tarkoituksena ei kuitenkaan ole väheksyä esimerkiksi heittokalastusta, jolla on vankkumaton suosio kalastajien keskuudessa, vaan pikemminkin avartaa ja lisätä kalastuksen tarjoamia mahdollisuuksia.

Verkkokalastuksen perinteet Venäjällä

Verkkokalastuksella on pitkät perinteet sekä Suomessa että Venäjällä. Aiemmin kalastus oli monille ammatti; nykyään se on yhä useammin harrastus. Vähitellen ollaan siis siirretty ammattikalastuksesta kotitarve- ja harrastuskalastukseen. Venäjällä verkkokalastuksen asema on aika ajoin tosin ollut myös erityislaatuinen ja sitä se on vielä tälläkin hetkellä.

Verkkokalastus harvojen herkkua Neuvostoliitossa

Neuvostoaikaan verkkokalastus Venäjällä taantui, koska verkoilla kalastaminen oli hyvin rajoitettua: sitä saivat harjoittaa vain kalastuskolhoosit ja -sovhoosit, ja siksi verkoilla ei harjoitettu kotitarvekalastusta. Yksityishenkilöillä oli oikeus vain ongintaan ja viehekalastukseen. (Rytkinen 2002.)

Verkkopyynnin erityislaatuinen asema vaikutti esimerkiksi siihen, että verkkokalastukseen liittyvä sanasto ei juurikaan kehittynyt neuvostojärjestelmän aikana. Kyseiseltä alalta ei ollut tarvetta julkaista esimerkiksi yksityisten ihmisten käyttöön tarkoitettuja kalastusoppaita, koska heillä ei ollut mahdollisuutta verkkopyyntiin. Näin ollen verkkokalastukseen liittyviä yleiseen käyttöön tarkoitettuja julkaisuja on alettu painaa vasta neuvostojärjestelmän hajoamisen jälkeen.

Neuvostoliiton eristyisyys läntisistä maista vaikutti varmasti myös osaltaan verkkokalastuksen kehitykseen. Kanssakäyminen alalla oli vähäistä, joten Neuvostoliitto ei saanut juurikaan vaikutteita muista maista eikä tiennyt alalla tehdyistä edistysaskeleista. Voidaan sanoa, että verkkokalastuksen kehitys kulki Neuvostoliitossa omia polkujaan.

Koska verkkokalastus on ollut Venäjällä pitkään vain harvojen etuoikeus, monet venäläismatkailijat kokisivat siinä varmasti uutuudenviehätystä. Matkailuyrittäjien kannattaisikin markkinoida perinteisen onginnan ja viehekalastuk-

sen lisäksi venäläisille eksoottisempaa verkkokalastusta, josta meillä Suomessa on vankka kokemus nimenomaan virkistyskalastuksen parissa.

Venäläisille suunnattu kalastus voisi olla sekä matkailukalastusta että kalastusmatkailua, joista edellisessä kalastusta harrastetaan muun matkailun ohessa ja jälkimmäisessä kalastus on loman pääaktiviteetti ja matkalle lähdetään nimenomaan kalastustarkoituksessa (Kirjavainen 1997: 12-13). Suuremman kohderyhmän muodostaisivat varmasti kuitenkin matkailukalastajat.

VERKKOKALASTUKSEN NYKYPÄIVÄÄ SUOMESSA JA VENÄJÄLLÄ

Suosittu virkistyskalastusmuoto Suomessa

Suomessa verkkokalastus on suosittu virkistys- ja kotitarvekalastuksen muoto ja sen harrastaminen on kehittynyt: verkkokalastuksen harrastajia on Suomessa nykyisin paljon enemmän kuin ammattikalastajia. Vuonna 1998 verkkokalastuksen harrastajia laskettiin olevan 700 000, ja heidän pyytämänsä kalansaaliin osuus oli lähes puolet vapaa-ajankalastajien kokonaissaaliista. (Maa- ja metsätalousministeriö 2001: 29.)

Uudestaan henkiinherännyt pyyntimuoto Venäjällä

Venäjällä verkkokalastus on alkanut yleistyä vasta viime vuosina yhteiskunnallisten muutosten myötä. Verkkopyynti ei tosin vieläkään ole noussut aivan viehekalastuksen rinnalle, sillä sitä koskevat yhä monet rajoitukset. Verkkokalastuksen harrastajien määrää rajoittavat ainakin korkeat kalastusmaksut ja paikalliset pyyntikiellot. Korkeiden maksujen vuoksi monet ajautuvat kokeilemaan salakalastusta, vaikka sen harjoittaminen onkin vaikeaa, sillä salakalastuksen valvonta on hyvin tehokasta. (Piironen 2003.)

Verkkokalastus lainsäädännön silmin

Jopa ulkomaalaisilla harrastajilla oikeus verkkokalastukseen Suomessa

Vaikka Suomen kalastuslupajärjestelmää kuulee moitittavan joskus kankeaksi, niin meillä verkkokalastuksen harrastaminen on suhteellisen vapaata ja helppoa Venäjään verrattuna. Meillä myös harrastajat voivat pyytää niin sanotuilla passiivisilla pyydyksillä, joihin verkotkin kuuluvat.

Suomen kalastuslainsäädäntö on suojea ulkomaalaisia kohtaan, sillä lupakysymyksissä ulkomaalaisia kohdellaan, kuten suomalaisia (Lautamies). Verkkokalastuksen harrastaminen edellyttää 18 – 64 -vuotiaalta verkkokalastuksen harrastajalta kalastushoitomaksun suorittamista. Vain onkiminen ja pilkkiminen ovat maksuttomia jokamiehenoikeuksia. (Maa- ja metsätalousministeriö, Kalatalouden keskusliitto.)

Kalastuksenhoitomaksu on 15 euroa kalenterivuodelta tai 5 euroa 7 vuorokauden ajalta, ja se maksetaan maa- ja metsätalousministeriön tilille 166030 - 101496. Kalastuksenhoitomaksun lisäksi verkkokalastajilla on oltava vesialueen omistajan eli esimerkiksi kalastuskunnan tai yksityisen vesialueen omistajan lupa. (Maa- ja metsätalousministeriö, Kalatalouden Keskusliitto.) Lupia voi tiedustella alueen osakaskunnilta eli kalastuskunnilta. Lisää tietoa lupien myynnistä saa myös kalatalouskeskuksilta ja paikkakunnan kalastustarvikeliikkeistä.

Oikeutta verkkokalastukseen ei voida pitää kaikkialla itsestäänselvyytenä, sillä joillakin vesialueilla verkkokalastusoikeus on päätetty pitää ainoastaan kalastuskunnan ja muilla vesialueen osakkailla (Kirjavainen 1997: 32). Näin olleen matkailuyrittäjän olisi hyvä hoitaa lupa-asiat kuntoon. Mikäli yrittäjällä on itsellään kalavettä, asia hoituu kaikkein helpoiten.

Poikkeuksen muodostaa kuitenkin yleisvesi meressä, jossa kotitarve- ja virkistyskalastus on vapaata eikä kalastusta varten tarvita erillistä lupaa. Tarkennettuna yleisvesi meressä on merialueella kylärajojen ulkopuolella sijaitseva vesialue, jossa kotitarve- ja virkistyskalastus on vapaata. Tälläkin alueella 18 – 64-vuotiaiden kalastajien on maksettava kalastuksenhoitomaksu. Yleisveden rajat löytyvät peruskartoista. (Maa- ja metsätalousministeriö.)

Verkkokalastuksessa täytyy tietenkin noudattaa yleisiä rauhoitusaikoja. Eri vesistöissä on myös säädetty määräyksiä, kuinka tiheillä verkoilla kalaa saa pyytää ja eri kalalajeille on myös määritetty silmäkokosuosituksia. Tällä pyritään välttämään liian pienien kalojen joutuminen saaliiksi.

Venäjän kalastuslainsäädäntö ei suosi verkkokalastusta

Venäjällä verkkokalastuksen harjoittaminen ei ole aivan näin mutkatonta, sillä sitä koskevat monet rajoitukset ja kiellot. Vaikka Venäjällä on laadittu koko maata koskeva kalastuslaki, alueellisia eroja on silti havaittavissa.

Venäjällä verkkokalastusta pidetään vieläkin usein ammattikalastuksen muotona. Venäjän kalastuslainsäädäntöä käsittelevien www-sivujen mukaan verkot luokitellaan muun muassa troolien, nuottien, rysien ja pitkäsiimojen ohella ammattikalastusvälineiksi. Virkistys- tai harrastuskalastuksella tarkoitetaan yleensä yhä edelleen viehe ja -heittokalastusta. (Sportfishing 1.) Poikkeuksellista se ei kuitenkaan ole, sillä esimerkiksi Keski-Euroopassakin seisovia pyydyksiä, kuten verkkoja ja rysiä, saavat käyttää ainoastaan ammattikalastajat (Kirjavainen 1997: 15-16).

Alueelliset erot näkyvät esimerkiksi siinä, että Moskovan alueella yksityishenkilöt eivät saa kalastaa verkoilla; Leningradin alueella tietyissä vesistöissä puolestaan sallitaan verkkokalastus paikallisille asukkaille ja esimerkiksi sotainvalideille. Sallittujen verkkojen tyypit ja koot on kuitenkin määritetty tarkoin. Pääsääntöisesti verkot saavat olla vain yksimittaisia (alle 30 metriä pitkiä) ja alle 1,5 metriä korkeita. (Sportfishing 2, Sportfishing 3.) Mikäli verkkokalastus sallitaan, se on yleiseen hintatasoon nähden melko hinnakasta puuhaa. Esimerkiksi Karjalan tasavallassa verkkokalastukseen oikeuttavien lisenssien hintaa kolminkertaistettiin vuonna 1999, jolloin se vastasi kolmea mini-

mipalkkaa (Kuz'mič 1999).

Koska verkkokalastuksen harrastaminen Venäjällä on vieläkin paikoittain melko hankalaa ja tarkoin säädeltyä, Suomen vapaampi kalastuslainsäädäntö voisi houkuttaa verkkokalastuksesta kiinnostuneita venäläiskalastajia maamme vesille.

SUOMEN VAHVUUDET VERKKOKALASTUKSEN KEHITTÄMISESSÄ

Puhtaat vesistöt

Minkälaiset edellytykset verkkokalastuksella on kehittyä suosituksi matkailutuotteeksi Suomessa? Suomella on kalastusmatkailun kannalta monia valtteja, jotka jäävät ehkä helposti huomaamatta itsestäänselvyksinä. Yleisesti ottaen kalastuksen kehittämiseen on hyvät lähtökohdat maassa, jonka pinta-alasta on noin kymmenesosa vettä. Sisävedet lukuisine järvineen ja vuolaine jokineen sekä meri tarjoavat mitä moninaisempia mahdollisuuksia kalastukseen.

Lisäksi Suomen vahvuutena voidaan pitää vielä suhteellisen puhtaita kalavesiä, joiden kalastuspaine on kansainväliseen mittakaavaan verrattuna melko pieni. Tutkimusten mukaan yli 80 % Suomen järvivesistä ja 88 % merialueesta on hyvässä tai erinomaisessa kunnossa. (Maa- ja metsätalousministeriö 2001: 11.) Usein urheilukalastajat syyttävät verkkokalastajia liian kovasta kalastuspaineesta, mutta esimerkiksi Saimaan Pihlajaveden kalastajat uskovat oman järvensä kestäväen nykyistä paljon kovemman kalastuspaineen, mikä mahdollistaa entistä laajemmankin verkkopyynnin (Hänninen 2001: 15).

Usein nimenomaan vapakalastus keskittyy lohen ja taimenen pyytämiseen, mitä Pihlajaveden kalastajat kritisoivat, koska istutetut lohet ja taimenet joutuvat alamittaisina vapakalastajien saaliiksi (Hänninen 2001: 16). Verkoilla pyydettyäessä paine kohdistuisi enemmän perinteisiin saalis- ja ruokakaloihin, kuten ahveneen, haukeen ja kuhaan, joita ei ole mitään syytä halveksia makunsa puolesta ja joita vesistöissämme tavataan lohikaloja enemmän. Näin lohikalojen pyyntiäkin saataisiin hieman rauhoitettua.

Kalastoltaan Suomi tarjoaa ihanteelliset apajat matkailukalastuksen tai kalastusmatkailun kehittämiseen. Suomessa esiintyy 60 vakinaista kalalajia. Sisävesissä tavataan 37 erilaista kalalajia; meressä lajeja esiintyy hieman runsaammin (Kirjavainen 1997: 9).

Hyvä sijainti

Suunniteltaessa verkkokalastusta venäläisille Suomen maantieteellistä sijaintia voidaan luonnollisesti pitää yhtenä vahvuutena. Maidemme läheisyys on osaltaan edistämässä keskinäistä matkailua. Niin rannikkovedet kuin Saimaakin ovat vain muutaman tunnin ajomatkan päässä esimerkiksi Pietarista,

mistä venäläisiä tulee Suomeen selvitysten mukaan ylivoimaisesti eniten (MEK 2003: 16). Arffmanin (1993: 61) tutkimuksessa Suomen sijainti oli koettu heikkoudeksi kansainvälisillä kalastusmatkailumarkkinoilla, mutta kohderyhmästä riippuen se voi kääntyä myös maamme eduksi.

Vuodenaikojen vaihtelu

Jo pelkästään vuodenaikojen vaihtelu tuo erilaisia mahdollisuuksia verkkokalastuksen harrastamiseen. Useimmat mieltävät verkkokalastuksen avovesikauden harrastukseksi. On syytä kuitenkin muistaa, että verkoilla kalastaminen ei rajoitu pelkästään avovesikauteen, vaikka se onkin monille tutuin ajan kohta harrastaa verkkopyyntiä.

Verkkokalastus on talvella mainio lisä pilkinnälle. Talvella verkkopyynnissä tarvitaan monia apuvälineitä sekä jonkin verran kokemusta. Verkkojen uito jään alle vaatii ainakin aluksi kokeneemman kalastajan apua ja opastusta, mutta pelkästään tällaisen kalastustapahtuman seuraaminen ja siihen osallistuminen on mielenkiintoinen ja eksoottinen kokemus. Se mikä meistä voi tuntua arkipäiväiseltä, voi olla kaupungista tulleelle venäläiselle unohtumaton kokemus.

Matkailu Suomessa on tunnetusti ollut sesonkiluonteista: kesällä riittää tulijoita, mutta talvella matkailurintamalla on hiljaista. Tämä on tietysti yleinen tendenssi, sillä pisin matkailu- ja lomakausi ajoittuu luonnollisesti kesään. Talvinen verkkokalastus olisi mainio keino edesauttaa ja lisätä talvimatkailua.

Heitto- ja vapakalastukseen perustuva matkailukalastus rajoittuu luonnostaan pääasiassa avovesikauteen. Tosin virtapaikoissa heittokalastusta voidaan harrastaa läpi vuoden. Kuitenkin heittokalastuksen lisäksi kannattaisi lisätä tarjontaan myös verkkokalastusta, jota voidaan harrastaa laajemmin lähes ympäri vuoden. Vain syksyllä ja keväällä on muutaman viikon kausi, jolloin kalastamiseen tulee pakollinen tauko jäiden jäätymis- ja sulamiskautena.

Matkailuyrittäjien on syytä muistaa, että matkailutuotteeseen kuuluvia palveluita ei tarvitse tarjota matkailijoille ilmaiseksi, vaan eri palveluista voidaan ottaa erikseen maksu kuitenkin niin, että hinta-laatu-suhde on kohdallaan. Veroitettavia palveluita voisivat olla esimerkiksi verkkokalastusnäytökset niin kesällä kuin talvellakin sekä verkkojen vuokra. Verkkokalastukseen voidaan liittää muiden kalastusmuotojen tapaan erilaisia maksullisia oheistuotteita. Kalojen poisto verkoista, verkkojen käsittely ja puhdistus sekä kalan käsittely, kuten perkaus, fileointi tai vaikkapa mateen nylkeminen, ovat jo sinänsä oma ohjelmanumeronsa puhumattakaan kalan valmistuksesta ruuaksi. Monissa matkailuyrityksissä kalastajilla on myös mahdollisuus viedä itse pyytämiään kaloja fileoituna kotiinsa.

Venäläiset potentiaalisena kohderyhmänä

Venäläiset ovat tunnetusti paitsi kalaruokien myös kalastuksen ystäviä. Jo Venäjän edesmenneet tsaarit kävivät kalassa Suomen vesillä. Venäläiset ovat siis yksi varteenotettava kohderyhmä kalastuspalveluita suunniteltaessa, mikä käy ilmi myös Maa- ja metsätalousministeriön (2001: 38) selvityksistä. Niiden mukaan kalastusta harrastaneiden ulkomaalaisten matkailijoiden tilastoa johtivat esimerkiksi vuonna 1998 venäläiset. He olivat ensimmäisellä sijalla niin kesä- kuin talvikalastustilastoissakin. Tämä on sinänsä kiintoisa kehityssuuntaus, sillä MEK:n (1992: 74-75) selvitysten mukaan vuonna 1991 Suomessa kalastusta harrastaneiden matkailijoiden tilastoa johtivat britit, saksalaiset ja sveitsiläiset. Venäläiset ovat siis uusi kasvava kohderyhmä kalastuksen parissa.

Tutkimustulosten mukaan venäläismatkailijat kalastivat huomattavasti enemmän avoveden aikana kuin talvella. Kesällä 1998 Suomessa kävi 35900 venäläistä kalastuksen harrastajaa; samana talvena venäläisiä kalastuksen harrastajia oli 3700. Kesällä kävijämäärä oli siis lähes kymmenkertainen talveen nähden. Tutkimuksen mukaan talvikalastus oli nimenomaan pilkkimistä. (Maa- ja metsätalousministeriö 2001: 38.) Kuten jo aiemmin todettiin, talvinen verkkokalastus olisi oiva keino lisätä talvikalastusta ja supistaa epäsuhtaa talvi- ja kesämatkailun välillä edes hiukan.

Kalastusmatkailun kehittämisen ajankohtaisuus

Kalastusmatkailun kehittämiseen on kiinnitetty runsaasti huomiota viime aikoina, mistä on osoituksena alan johtavien valtakunnallisten järjestöjen, kuten Kalatalouden Keskusliiton, Riista- ja kalatalouden keskusliiton sekä Maa- ja metsätalousministeriön toimittamat lukuisat julkaisut ja kalastusmatkailun edistämiseksi perustetut hankkeet. On syytä muistaa, että Suomen liittyttyä Euroopan unioniin, kalastusmatkailuhankkeille on voitu hakea rahoitusta EU:n rakennerahastoista.

Kalatalouden Keskusliiton hallinnoima ja Kauppa- ja teollisuusministeriön osittain rahoittama Fishing Finland -hanke on oiva esimerkki kalastusmatkailun kehittämisestä. Hankkeen tavoitteena on lisätä Suomen kalastuspalveluiden kiinnostavuutta kansainvälisillä matkailumarkkinoilla. Hankkeeseen kuuluu tällä hetkellä kymmenen Suomen parhaimpiin kuuluvaa kalastuspalveluita tarjoavaa yritystä. (Kalatalouden keskusliitto.)

Maa- ja metsätalousministeriön (2001: 38) selvitysten mukaan luontoon suuntautuvan matkailun suosio kasvaa tällä hetkellä kaikkein nopeimmin koko matkailuelinkeinon piirissä. Tarkemmin luontomatkailun on arvioitu kasvavan jopa 10 % kasvuvauhdilla, kun muu kansainvälinen matkailu kasvaa noin 4-5 % vuodessa.

Luonnon matkailu- ja virkistyskäyttö on saanut myös valtakunnallisen toimintaohjelman valtioneuvoston periaatepäätöksen voimalla. Ohjelman tavoitteena on kaksinkertaistaa luontomatkailun työpaikkojen määrä vuoteen 2010 mennessä. (Saarinen 2002.) Nämä luvut tukevat myös matkailukalastuksen

ja kalastusmatkailun kasvua, sillä kalastushan edustaa luontomatkailua parhaimmillaan.

Kielen merkitys markkinoinnissa

On monia seikkoja, jotka palvelun tarjoajan on syytä selvittää ennen matkailutuotteen markkinointia. On syytä nostaa esiin yksi tärkeä seikka, joka jätetään usein vähemmälle huomiolle, vaikka tuotetta suunniteltaisiin ulkomaisille matkailijoille. Kieleen liittyviin kysymyksiin tulisi kiinnittää automaattisesti melkoisesti huomiota, mikäli kohderyhmänä on ulkomaalaiset matkailijat.

Mikäli venäläisille käydään räätälöimään sopivia matkailukalastus- tai kalastusmatkailutuotteita, matkailuyrittäjän on syytä huomioida matkailijoiden tarvitsemat kielipalvelut, jotka ovat oleellinen osa onnistunutta matkailutuotetta. Käytettäessä huoliteltua ja asianmukaista kieltä esimerkiksi markkinoinnissa annetaan samalla hyvä kuva tuotteen tarjoajasta. Kieli voidaan näin ollen nähdä yhtenä myyntiä edistävänä tekijänä.

Palvelua venäjän kielellä

Ihanteellisin tilanne olisi, että venäläismatkailijoita pystyttäisiin palvelemaan heidän omalla kielellään. On tietysti selvää, että itse matkailuyrittäjiltä ei voida odottaa virheetöntä suullista venäjän kielen taitoa. Tulisikin muistaa, että matkailuyritysten ei tarvitse tehdä kaikkea itse, vaan pyrkiä verkostoitumaan. Kielikysymyksissä matkailutuotteen tarjoajan olisi viisainta kääntyä kielen asiantuntijoiden puoleen, sillä verkkokalastus edustaa sanastoltaan yhtä erikoisalaa.

Olisi toivottavaa, että alalle saataisiin kalastukseen erikoistuneita kielitaitoisia oppaita. Tämän lisäksi huomiota tulisi kiinnittää esitteiden kieliasuun. Värikkäät ja kauniit kuvat eivät korvaa esitteiden kielellistä ja tyylillistä kankeutta.

Venäjänkielisiä esitteitä

Kukapa ei muistaisi ulkomailla ollessaan lukeneensa omalla äidinkielellään laadittuja esitteitä, joiden kieliasu aiheuttaa puutteellisuudessaan sekä huvittuneisuutta että ärtymystä. Koska venäläiset asettavat tunnetusti korkeat vaatimukset ostamilleen tuotteille ja palveluille, he eivät varmasti tee poikkeusta kieleenkään liittyvissä kysymyksissä.

Vaikka venäläisillä matkailijoilla on merkittävä sija Suomen matkailumarkkinoilla, venäjän kieli voidaan kokea jotenkin hankalaksi. Mikäli matkailuyritykset tarjoavat informaatiota vierailijalle kielillä, etusijalla ovat vanhan tottumuksen mukaan englanti, ruotsi ja saksa, kuten kalastusmatkailua tarjoavien yritysten www-sivujen tarkastelu osoitti. Venäjänkielistä tietoa näkee tarjolla harvemmin, mutta nykyisen markkinatilanteen vuoksi tilanteen soisi muuttuvan.

Erikoisalan sanaston hallitseminen vaatii aina tarkkaa perehtymistä kyseessä olevaan alaan jopa omalla äidinkielellä. Venäjän kielen verkkokalastussanas-tossa tilanteen tekee poikkeukselliseksi vielä se, että kyseinen erikoisalan sanas-

to on osittain vasta vakiinnuttamassa paikkaansa kielessä. Näin ollen tämän ammattikielen hallitseminen vaatii sekä alan että kielen hyvää tuntemusta.

Kalastuspalveluiden tarjoajan on syytä muistaa, että pelkkä niukkasanasinen maininta kalastusmahdollisuudesta yrityksen esitteissä tai www-sivuilla ei toimi varmastikaan vielä riittävänä houkuttimena. Kalastusmahdollisuuksista tulisi ehdottomasti kertoa tarkemmin yksityiskohtia myöten: missä ja miten kalastusta voi harrastaa, mitä kalalajeja on mahdollisuus pyytää, mistä saa lupia, kuinka paljon ne maksavat jne. Asiakkaan tulee siis saada tietoa kalastusmahdollisuuksista jo ennen matkaa ja mikä parasta, omalla äidinkielellään. Arffmanin (1993: 60) tutkimuksen mukaan Suomen heikkous kansainvälisillä kalastusmatkailumarkkinoilla on johtunut ennen kaikkea tiedotuksen vähäisyydestä ja puutteellisuudesta sekä kieliongelmiin pelosta. On selvää, että asianmukaista tiedotusta varten tarvitaan kyseisen alan kohdekielistä ammattisanastoa.

Sanastot kielenkäyttäjän apuna

Jo matkailuyrittäjien, kääntäjien, tulkkien ja oppaiden tarpeita ajatellen erilaisten erikoiskielisten sanastojen kokoaminen olisi todella tarpeellista. Nykyään puhutaan paljon verkostoitumisesta. Sillä tarkoitetaan, että yhden ihmisen tai yrityksen ei tarvitse tehdä kaikkea itse, vaan hyödyntää voi muiden keräämää tietoa ja taitoa. Olisi ihanteellista, jos tutkimus ja käytäntö nivoutuisivat toisiinsa ja palvelisivat toinen toistaan. Esimerkiksi sanastojen luomisesta olisi selvä käytännön hyöty, kun jokaisen alalla toimivan kielenkäyttäjän ei tarvitsisi tuhlaata aikaa samojen perusasioiden selvittämiseen.



Itse olen tehnyt käytännön tarpeen innoittamana Joensuun yliopiston Kansainvälisen viestinnän laitokselle Pro gradu -tutkielman ”Venäjän- ja suomenkielisten verkkokalastustermien muodostuskeinot”, johon olen liittänyt yli 200 suomen- ja venäjänkielistä verkkokalastustermiä käsittävän sanaston. Tutkiesani termejä huomasin, että venäjässä alan sanasto ei ole vielä yhtä vakiintunutta kuin suomessa. Termit hakevat osittain vielä muotoaan ja paikkaansa venäjän kielessä. Oli mielenkiintoista huomata, että ainakin kyseisellä alalla terminmuodostus noudatti hyvin erilaisia periaatteita suomen ja venäjän kielessä: suomen kielessä terminmuodostuksessa pyrittiin tiiviyyteen ja termien lyhytyteen; venäjän kielessä suosittiin sitä vastoin kuvailevia ja informatiivisia termejä. Tämä tekee entistä haastavammaksi työskentelyn kyseisellä alalla. Tutkimukseni oli tämänhetkisen tilanteen kartoitus ja synnytti halun tehdä vieläkin paremmin käytännön työelämää ja matkailuelinkeinoa palvelevan sanaston. Toivottavasti voin palata tähän asiaan myöhemmin myös tämän lehden palstoilla.

Tutkiessani alan terminologiaa huomasin myös alan ajankohtaisuuden nimenomaan matkailuelinkeinon parissa. Erityisesti suhteessa Venäjään verkkokalastus saa aivan uudenlaisen merkityksen, kun otetaan huomioon Venäjän historiallinen tilanne verkkokalastusalalla. Artikkelin tarkoituksena on nostaa asia esille ja viedä sitä eteenpäin koko suomalaisen matkailun hyväksi.

Lähteet

- Arffman, J. (1993). Suomen kehitysmahdollisuudet kansainväliseksi kalastusmatkailumaaksi. E:47. Matkailun koulutus- ja tutkimuskeskus, Vaasa.
- Hänninen, J. & Tonder Mika. (2001). Matkailukalastuksen kehittäminen Saimaan Pihlajavedellä. Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos, Enonkoski.
- Kalatalouden keskusliitto. [online]. [viitattu 6.9.2003]. Saatavissa: <http://www.ahven.net>
- Kalatalouden keskusliitto. (2003). Kalastuslakia. Kalatalouden Keskusliitto No 123, Vammala.
- Kirjavainen, E. (1997). Kalastuksesta matkailutuote – Matkailukalastusyrityksen opaskirja. Kalatalouden keskusliitto no 121, Vammala.
- Kuz'mič, A. Dajte rybaku lovit' rybu. Karelija [verkkolehti]. N 82 /598, 25.12.1999. [Viitattu 6.9.2003]. Saatavissa: <http://gov.karelia.ru/Karelia/598/30.html>
- Lautamies, R. Neuvontapyyntö. [sähköpostiviesti]. Vastaanottaja: Vesa Tiitinen. Lähetetty: 25.6.2003. [viitattu 6.9.2003].
- Maa- ja metsätalousministeriö. [online]. [viitattu 6.9.2003]. Saatavissa: <http://www.mmm.fi>
- Maa- ja metsätalousministeriö, kala- ja riistaosasto. (2001). Virkistyskalastus Suomessa nyt ja tulevaisuudessa. 58/2002. Maa- ja metsätalousministeriö, Helsinki.
- MEK. (1992). Ulkomaiset matkailijat Suomessa kesällä 1991. A:72. MEK, Helsinki.
- MEK. (2003). Ulkomaiset matkailijat Suomessa. Talvi 2001 – 2002. Rajahaastattelun maa-kohtaiset tulokset. A:126. MEK, Helsinki.
- Piironen, R. Carelia Hunting & Fishing Club ry. Puhelinkeskustelu 13.5.2003.
- Rytkinen, G. Nurle Oy. Haastattelu 21.10.2002.
- Saarin, J. (2002). Luontomatkailu osaksi maaseutu- ja metsäpolitiikkaa. Luonnonvara 2/2003

Sportfishing 1. Klassifikacija orudij lova [online]. [viitattu 6.9.2003]. Saatavissa: <http://sportfishing.narod.ru/law/rules10.html>

Sportfishing 2. Pravila ljubitel'skogo i sportivnogo rybolovstva v rybohozjajstvennyh vodojomah Leningradskoj oblasti. Obščie položenija [online]. [viitattu 6.9.2003]. Saatavissa: <http://sportfishing.narod.ru/law/rules.html>

Sportfishing 3. Pravila ljubitel'skogo rybolovstva v vodojomah Moskovskoj oblasti [online]. [viitattu 6.9.2003]. Saatavissa: <http://sportfishing.narod.ru/law/rules8.html>

Riitta Lautamies
assistentti
Joensuun yliopisto
Kansainvälisen viestinnän laitos
(040) 596 0601
riitta.lautamies@joensuu.fi

Tuija Härkönen ja Katariina Takanen

PUM, PUM, PUM ELI ELÄMYKSELLISELLÄ KANAVAKIERROKSELLA PIETARISSA

Venäjän kieltä taitamattoman ja sesongin ulkopuolella Pietarissa vierailevan satunnaisen matkailijan voi olla vaikeaa saada tietoa kaupungin palvelutarjonnasta. Koimme tämän omakohtaisesti vieraillessamme 300-vuotisjuhliaan viettävässä metropolissa syyskuun puolivälissä, jolloin Etelä-Savo esittäytyi pietarilaisille Suomi-viikon yhteydessä. Koska aikamme oli rajallinen emmekä voineet tehdä perusteellista kuuden tunnin kaupunkikierrosta museovierailuihin, kiinnostuimme kanavaristeilystä, jolla kuvittelimme saavamme reilussa tunnissa hyvän yleiskuvan kaupungista ja sen historiallisista rakennuksista.

Suomalainen bussinkuljettajamme näytti meille Nevski Prospektin varrelta kohdan, josta laivojen oli määrä lähteä liikenteeseen. Niinpä jäimme kuuliaisesti ja innokkaana oikealla kohdalla pois. Tovin odoteltuaamme huomasimme, ettemme olleet nähneet yhtään laivaa, lähtöajoista puhumattakaan. Päätimme kokeilla toista kanavaa, jonka varrelta löytyikin useita enemmän tai vähemmän käytössä olevan näköisiä aluksia. Ryntäsimme innoissamme erään kanavaristeilyyn tarkoitetun näköisen aluksen kipparin pakeille. Vastaukseksi saimme murahduksen, jonka perusteella päätelimme, että laiva ei tainnut sinä päivänä – tai ainakaan meitä varten – liikahtaa... Olimme kuitenkin päättäneet, että kanavaristeilylle on päästävä, joten sinnikkäästi jatkoimme seuraavalle kanavalle. Nyt näytti hyvältä: erästä aluksesta oli poistumassa ryhmä amerikkalaisia, joten elättelimme toivoa, että alus olisi piakkoin lähdessä uudelle kierrokselle. Niinhän se olikin, mutta tilausajoon.

Harhailimme jo toivomme menettäneenä pitkin kanavan rantaa ja pysähdyimme kanavan kaiteeseen nojaten pohtimaan suunnitelmaa B, kun kanavaristeily ei ollut onnistuakseen. Siinä samassa eteemme ilmestyi herttaisenoloinen vanha herrasmies, jonka auringon paahtamalla, parkkiintuneilla kasvoilla loisti leveä hymy. Mies kysyi huteralla venäjän sävyttämällä englannilla kiinnostustamme kanavaristeilyyn osoittaen samalla kanavan laidassa kelluvaan veneeseensä. Paatissa oli kuusi selkänojallista nahkapenkkiä, joten kyseessä ei todellakaan ollut mikään valtamerilaiva vaan, niin kuin pieni mainoskyltti-kin sanoi, vip-kierros. Tiedustelimme mitähän moinen maksaa. Viisikymmentä dollaria. Ehei, pyörittelimme päätämme. Mies oli kuitenkin ystävällisen sinnikäs ja kun hetken jutusteltuaamme ilmeni, että olemme suomalaisia, muuttui hinta toiseksi: "Finlandia, Terijoki! Fifteen dollars!". Koska kanavaristeily oli se mitä todella halusimme ja aikamme alkoi olla vähissä, emme käyneet viidentoista dollarin taksasta enää tinkimään vaan suuntasimme jo askeleemme alas veneeseen, jonne Alexanderiksi itsensä esitellyt kippari auttoi meidät kädestä pitäen. Kun meidät vielä peiteltiin valmiiksi vilusta hytisevinä lämpimiin villahuopiin, tunsimme itsemme kuin prinsessoiksi jo heti alkumetreiltä.

"Tis haus...naintiin-eiti-nain...historia, simpoolika..." Näin Alexander esit-

teli talon toisensa jälkeen osoittaen sormellaan erityisiin yksityiskohtiin ja nostellen välillä etupenkiltä lisää huopia ikään kuin kysyen tarvitsisimmeko niitä lisää. "Peter the Great – wood, Katarina the Great, stone..." Kanava rakennettiin siis eri materiaalista eri hallitsijoiden aikakausina. "Pum-pum-pum!" Niin, Kirkko veren päällä oli tosiaan saanut nimensä siellä tehdystä murhasta. Vaikka vene lipui varsin sopivan verkkaista tahtia kanavalabyrintissä, emme aina ehtineet saada valokuvaa haluamastamme kohteesta. Ei hätää, Alexander peruutti venettä takasin päin ja pysäytti sen juuri siihen kohtaan, jossa kuvakulma oli paras. Hän antoi meille myös kartan, josta oli kiva seurata ajoreittiä. Lisäkysymyksiin, jotka tuli esittää yhtä murteellisella englannilla kuin oppaalla itselläänkin, saimme vastaukseksi joko "jees, jees" tai perusteellisen selostuksen venäjäksi.

Lähtiessämme kippari oli ilmoittanut risteilyn ajaksi tunnin, mutta takaisin lähtöpisteessä olimme vasta puolentoista tunnin päästä eli rahoillemme saimme varmasti vastinetta. Itse asiassa olimme täysin myytyjä. Kanavaristeily oli osoitus siitä, että vaikka ei osaisi kieltä kuin auttavasti, mutta palveluasenne on kohdallaan, voi saada asiakkaat tyytyväiseksi. Monesti oppaat - valmiiksi puhutuista nauhoista puhumattakaan - selittävät historian käänteitä ja arkkitehtonisia yksityiskohtia liiankin yksityiskohtaisesti pahimmassa tapauksessa kohdeyleisön vastaanottokyvyn unohtaen. Myönnettäköön, että tällä lupsakalla vanhalla herralla olisi varmasti ollut monta mehukasta tarinaa kerrottavanaan, jos vain olisimme ymmärtäneet hänen kieltään. Toisaalta, emme ainakaan juuri sillä hetkellä kaivanneet yhtään perusteellisempaa esittelykierrosta. Alexander toi esiin Pietarin tärkeimmät nähtävyydet omalla persoonallisella tavallaan asiakkaan mukavuudesta koko ajan huolehtien ja tämän toiveita kuunnellen luoden näin ainutlaatuiset – kipparin itsensä rakentama paatti oli jo sinänsä nähtävyys – puitteet elämykselliselle puolitoistatuntiselle, joka kanavaristeily ainakin meidän kohdallamme oli. Suosittelemme lämmöllä Kazanin tuomiokirkon kupeessa, talon numero 61 kohdalla kelluvaa paattia kaikille Pietariin matkaaville!

Tuija Härkönen, koulutussuunnittelija
Katariina Takanen, suunnittelija
Joensuun yliopisto
Savonlinnan koulutus- ja
kehittämiskeskus
puh. (015) 511 7645



TUTKIMUS- JA KOULUTUS

J.V. Kuznetsov

AJANKOHTAISTA MATKAILUALAN TIETEELLISESSÄ TUTKIMUKSESSA

Tällä hetkellä matkailualan tieteellinen kehitys on kriittisessä vaiheessa. Tähän mennessä laadukasta tietoa on kertynyt ennen kaikkea soveltavan tieteen näkökulmasta, mikä ei luonnollisestikaan ole kadottanut ajankoh-
taisuuttaan ja merkitystään. Näiden tietojen pohjalta voimme siirtyä matkailu-
tieteessä uuteen vaiheeseen, syvälliseen teoreettiseen tutkimukseen. Erityisesti
tämä koskee matkailun sosiaalis-taloudellisia ongelmia. Konkreettisesti tämä
tulee ilmi lisensiaattitöissä ja väitöskirjoissa. Tässä ei ole mahdollista luetella
kaikkia tärkeimpiä tutkimussuuntauksia, mutta esimerkinomaisesti haluan mai-
nita saksalaisen palvelujen markkinointiasiantuntijan professori Heribert Med-
fertin. Markkinoinnissa ajankohtaista on palvelujen kansainvälistäminen ja nii-
den laadun valvonta. Tutkimuksen kohteita ovat asiakastyytyväisyys, laatujoht-
taminen, asiakasuskollisuus ja uuden tietoteknologian kehittäminen. Venäjällä
suuri osa väitöskirjoista käsittelee matkailun alueellisia ongelmia sekä henkilö-
kunnan koulutusta.

Tietenkään soveltava tutkimus ei ole kadottanut merkitystään. Sillä tulee ole-
maan tärkeä merkitys seuraavien asioiden ratkaisemisessa:

- ajanmukaisen normiston luominen matkailun alueellisen kehittämisen pohjaksi
- omistussuhteiden selvittäminen matkailukohteiden kehittämisessä
- nykyaikaisten, kilpailuun perustuvien matkailumarkkinoiden luominen aluetasolle ja yhteistyön ja erikoistumisen syventäminen matkailuyri-
tyksissä
- toimintaedellytysten luominen kotimaan- ja ulkomaanmatkailulle ja so-
siaalimatkailulle sekä omatoimimatkailun tukeminen
- uuden kotimaisen matkailuyritystoiminnan tukeminen pienyritystoimin-
ta mukaan lukien
- matkailuresurssien ja infrastruktuurin kehittäminen houkuttelemalla ko-
ti- ja ulkomaisia investoijia rakentamaan ja kunnostamaan matkailu-
kohteita
- kotimaanmatkailun kehittäminen, erityisesti lasten matkailu
- Venäjän historiallisten ja kulttuuristen resurssien hyödyntäminen mat-
kailussa ja uusien matkailukohteiden kehittämisessä
- maailmanlaajuisiin matkailumarkkinoihin ja kansainväliseen yhteistyö-
hön integroituminen
- tutkijoitten ja tutkimusresurssien houkutteleva matkailututkimuksen
piiriin
- YK:n kestävän matkailun konseptin toteuttaminen, mikä varmistaa luon-
non ja kulttuurivarojen ympäristöystävällisen käytön

- nykyaikaisen teknologian kehittäminen ja käyttöönotto alueellisten matkailupalvelujen järjestämisessä, uusien palvelujen ja toimintamallien kehittäminen mukaan lukien kaupankäynti kannattavilla matkailutuotteilla
- matkailualan koulutusjärjestelmän kehittäminen ja sen tieteellisyyden turvaaminen

Näiden tehtävien pohjalta voidaan mainita muutamia tärkeimpiä tutkimuskohteita:

- sosiaalisen matkailun ja sen infrastruktuurin kehittäminen
- kylpylämatkailun kehittäminen
- luontomatkailun kehittäminen
- lasten ja nuorten matkailun kehittäminen
- matkailualan tilastoinnin kehittäminen
- matkailualan investointipolitiikan parantaminen
- matkailualan lainsäädännön edistäminen valtiollisella ja alueellisella tasolla
- matkailualan henkilöstön koulutusjärjestelmän parantaminen
- alueellisten suunnittelumenetelmien parantaminen ja matkailualan kehittämisohjelmien ennakointi pienissä Venäjän kaupungeissa

Matkailu tarjoaa uusia näköaloja, se on yksi dynaamisimmista maailmantalouden aloista. Matkailu muodostaa kokonaisuudessaan 10 % maailman kansantuotteesta, 7 % investoinneista ja 11 % maailman kulutusmenoista käytetään matkailuun. Koska matkailu on viime vuosikymmeninä kasvanut todella voimakkaasti, on sen seurauksien ja tulevaisuudennäkymien järjestelmällinen tarkastelu välttämätöntä.

Euroopan Unionin maissa matkailualalla työskentelee suoraan tai välillisesti joka seitsemäs palvelualan työntekijä. Venäjällä ainoastaan joka kolmassa palvelualan työpaikka liittyy matkailuun. Pietarissa, joka on yksi maailman matkailukaupungeista, ainoastaan viisi prosenttia väestöstä työskentelee matkailualalla. Maailmanlaajuisten ennusteiden mukaan matkailun nopea kasvu jatkuu myös lähiaikoina.

Matkailun kasvun dynamiikkaan tulevana vuosina vaikuttavat:

- globalisaatio ja integraatioprosessit, jotka luovat edellytyksiä liike- ja opetusmatkailun kasvulle
- tietoyhteiskuntaan siirtyminen, joka helpottaa ja nopeuttaa tarpeiden tyydyttämistä
- väestön tulotason nousu ja laaja ja kasvava viihdepalveluala, joka tarjoaa erilaisia sosiaalisen kanssakäymisen muotoja, joihin matkailu tuo oman lisänsä
- uuden vielä osittain tutkimattoman ilmiön – ihmisen ”aistimuksien nälden” lisääntyminen, joka kiihtyy nopean automatisoinnin, informaatioteknologian, työn yksilöllistymisen, stressin ja kilpailun lisääntymisen ja maailmantalouden epävakauden myötä

Näissä olosuhteissa matkailu on verraton maailman yhteisöä tasapainottava tekijä, mikäli sitä kehitetään sosiaalisen edistyksen vaatimalla tavalla. Kui-

tenkin matkailulla on myös varjopuolensa, jotka syntyvät sen nopean kasvun ja valtioiden epävakaa poliittisen tilanteen takia. Näin ollen matkailusta aiheutuu yhteiskunnalle taloudellisen hyödyn lisäksi myös negatiivisia sosiaalisia ja taloudellisia seurauksia.

Tieteessä matkailua pitää tarkastella monikerroksisena avoimena järjestelmänä, jota tutkitaan sekä sosiaalis-taloudellisena ilmiönä että yhtenä yrittämisen muotona. Toisaalta tällä järjestelmällä on oma rakenteensa monenlaisine sisäisine yhteyksineen, mutta toisaalta se on itse osa monimutkaisempaa laajempaa järjestelmää. Tämän vuoksi on tutkittava järjestelmän sisäisiä suhteita ja myös sen yhteistoimintaa muiden järjestelmien kanssa ottaen huomioon matkailun strateginen kehitys.

Matkailun strategiseen kehitykseen vaikuttaa ensisijaisesti valtion matkailupolitiikka.

Tämän vuoksi matkailupolitiikan pitää olla tieteellisesti perusteltua. Yhtä tärkeä tekijä matkailun strategisessa kehityksessä on matkailuyritysten strategisten tavoitteiden toteuttaminen.

Tutkimuksen mukaan matkailualan kilpailukykyiset yritykset noudattavat seuraavia strategioita joko yhdessä tai erikseen:

1. olemassa olevan tuotteen kehittäminen vallitsevien trendien mukaisesti
2. matkojen maantieteellisen kohdealueen kasvattaminen sekä uusien matkakohhteiden myyminen
3. uusien matkailun toimintamuotojen käyttöönotto, mukaan lukien uusien yritysten perustaminen

Tässä strategiassa tieteellisellä tutkimuksella on ratkaiseva asema. Oikeiden tavoitteiden valitseminen vaikuttaa toiminnan tehokkuuteen. Tuloksellinen johtaja tekee asiat oikein, mutta tehokas johtaja tekee oikeita asioita. Tuloksellisuus ei merkitse paljoakaan ilman tehokkuutta. Jonkin aikaa voi työskennellä tuotteliaasti, mutta väärin tavoitteiden valitseminen johtaa nollatulokseen. Ainoastaan tieteellisen tutkimuksen perusteella voidaan määrittää strategiset tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi matkailun kehittämisen tehostamiseksi.

J.V. Kuznetsov

Venäjän matkailuakatemian puheenjohtaja

Sosiaalis-taloustieteellisen suunnittelu- ja johtamisprosessien osaston johtaja,

Pietarin valtionyliopiston taloustieteen laitos



Artikkeli on Savonlinnassa 6. – 7.5.2003 pidetyn Suomi-Venäjä –matkailun ajankohtaisseminaari I:n alustusmateriaalia

G.A. Karpova

KULTTUURIMATKAILUN ASIAANTUNTIJOIDEN KOULUTTAMINEN

Pietari on kulttuurikohde, jonka kaikkia mahdollisuuksia matkailussa ei ole vielä hyödynnetty. Tämän vuoksi juuri kulttuurimatkailuun erikoistuneen työvoiman kouluttaminen on noussut ajankohtaiseksi kysymykseksi. Matkailu kykenee tarjoamaan runsaasti liiketoimintamahdollisuuksia ja työllistämään merkittävästi, mutta tämän edellytyksenä on, että alalle koulutetaan tarpeeksi osaa-va työvoimaa.

Nykyinen matkailualan koulutustarjonta on Venäjällä runsasta, sillä valtion antaman koulutuksen lisäksi myös kaupalliset oppilaitokset järjestävät erilaisia kursseja ja seminaareja. Mutta koulutuksen määrästä huolimatta sekä kotimaiset että ulkomaiset matkailijat ovat tyytymättömiä saamiensa matkailupalvelujen laatuun.

Matkailualan uudistamisessa hankalinta on nimenomaan koulutuksen uudistaminen kansainvälistä tasoa ja Venäjän Federaation vaatimuksia vastaavaksi. Ensimmäisenä pitää nostaa esiin matkailualan korkeakoulutus. Uudistuksen on tähdättävä koko matkailutoimialan ammattimaistamiseen, millä saavutetaan kaksi toisiinsa liittyvää tavoitetta. Ensinnäkin matkailukoulutuksen saaneet työllistyvät ja kehittyvät urallaan tehokkaammin. Samalla turvataan riittävä matkailualan asiantuntemus myös matkailuhallinnon korkeimmissa tehtävissä. Näin koulutetun työvoiman käyttö tehostuu.

Viime vuosina matkailualan koulutusta on jo jossain määrin kehitettykin, sillä koulutusohjelmia ja opetusmateriaaleja on uudistettu, opettajien ammattitaitoa on kohotettu ja koulutukseen hakeutuville on asetettu lisävaatimuksia.

Matkailualan uudistamista vaikeuttaa mm. se, että 1990-luvulla Venäjällä lakkasi toimimasta järjestelmä, joka oli kouluttanut matkailualan asiantuntijoita. Perestroikan aikana hajotettiin sekä valtion ulkomaanmatkailukomitean (Goskominturist) ylläpitämä kansainvälisen matkailun koulutus- ja täydennyskoulutusjärjestelmä että myös ammattiyhdistysten järjestelmä, joka oli vastannut kotimaan matkailun koulutustarpeista. Näillä organisaatioilla oli täydennyskoulutusinstituutteja, joiden toimipisteitä oli kaikkialla maassa. Tämä järjestelmä huolehti matkailualan koulutuksesta silloisen keskitetyn talousjärjestelmän aikana.

Nykyisin Pietarissa toimii lähes 40 matkailualan korkeakoulua, viisi keskias-teen oppilaitosta ja kolme yhdistystä. Näiden organisaatioiden vastuulla on myös kulttuurimatkailun opetus.

Ongelmallista on, että vanha koulutusjärjestelmä painottaa vain taloudellisia ja teknisiä aineita, mikä ei riitä enää nykyisessä markkinataloudessa. Koulutuksen järjestämistä rajoittavat valtion ohjelmat, jotka eivät ota huomioon kulttuurimatkailun erikoispiirteitä. Tämän takia Venäjän työ- ja sosiaaliministeriö toteutti vuonna 1999 Tacis-hankkeen (Matkailualan koulutuksen vahvis-

taminen), jonka puitteissa ulkomaisten asiantuntijoiden avustuksella määriteltiin matkailualaa koskevat laatuvaatimukset. Matkailuelinkeinon uudet ammattistandardit ovat koulutuksen kannalta erittäin kiinnostavia, sillä matkailuun ollaan parhaillaan laatimassa uutta koulutusstandardia. Näihin aikoihin asti tällaiset standardit on laadittu ilman elinkeinon kuulemistä. Standardit ohjaavat koulutusohjelmien sisältöä niin korkeakouluissa kuin keskiasteen oppilaitoksissakin. Uusissa standardeissa noudatetaan Euroopan Unionin käytäntöjä, mikä antaa hyvät mahdollisuudet kohottaa työn laatua sekä palvelualalla että myös kulttuurimatkailussa.

Kun kulttuurimatkailua koskevia opetussuunnitelmia muutetaan uuden standardin mukaiseksi, on huolehdittava siitä, että teoreettinen tieto ja käytännön taidot saadaan kohtaamaan.

Lähes kaikissa korkeakouluissa opetussuunnitelmaan kuuluu käytännön harjoittelua kaupungin matkailuyrityksissä. Ensimmäisenä vuonna opiskelijat suorittavat tutustumisharjoittelun, jolloin he perehtyvät yrityksen toiminnan eri osa-alueisiin. Toisena ja kolmantena opiskeluvuonna on tuotantoon liittyvä harjoittelu, ja neljäntenä ja viidentenä vuonna ovat kaikista pisimmät harjoittelujaksot, joiden aikana opiskelijat tutustuvat perusteellisemmin matkailuelinkeinon toimintaan ja kulttuurimatkailun erityispiirteisiin.

On selvää, että valtakunnallinen koulutussuunnittelu sisältää erilaisia tasoja ja tavoitteita. Pitkän tähtäimen suunnittelun on katettava koko koulutusjärjestelmän uudistaminen, jolloin siihen sisältyy myös matkailualan koulutuksen uudistaminen nykyajan ammatillisia vaatimuksia vastaavaksi. Kokonaisvaltaiseen koulutuspolitiikkaan kuuluu myös käytännön opetus ja arviointi. Koulutuksen pitää jo alkuvaiheessaan yhdistyä käytäntöön ja kasvattaa opiskelijoita ymmärtämään alansa todellisia ongelmia, mutta sen pitää antaa heille myös perusvalmiudet itse työn tekemiseen.

Matkailualan koulutuksen on myötäiltävä elinkeinossa tapahtuvia muutoksia ja hyödynnettävä myös kansainvälistä kokemusta. Koulutuksella pitää olla vaikutusta käyttäytymiseen; sen on korostettava asiakaspalvelun ja vuorovaikutustaitojen merkitystä.

Kulttuurimatkailun koulutuksen muutokset ja Venäjän matkailuelinkeinon tulevaisuudennäkymät tekevät opettajien lisä- ja täydennyskoulutuksen välttämättömäksi ja osoittavat, että Venäjälle tarvitaan opetuskeskus, joka antaa täydennyskoulutusta kaikkien matkailualan koulutusta tarjoavien oppilaitosten opettajille.

Huomattavat rahasummat ovat kuitenkin tarpeen ennen kuin kulttuurimatkailun koulutus saavuttaa tavoitteensa eli turvaa pätevän työvoiman saannin ja vaikuttaa käytännön liiketoimintaan. Ihanteellinen opetusympäristö vaatii nykyaikaisia välineitä ja opetusmateriaaleja. Myös opettajien on tunnettava matkailuala hyvin ja hallittava opetusprosessi.

Yksinkertaista ei ole myöskään kulttuurimatkailun alalla jo työskentelevien täydennyskouluttaminen. Selvää on, että opetuksen uudistamisen onnistuu vain matkailualan yritysten ja oppilaitosten yhteistyöllä.

Matkailutoimialan kehittäminen merkitsee sitä, että koulutusuudistuksen pitää kattaa koko alan toiminta mukaan lukien

- ammattikoulut
- instituutit
- erikoisalojen lyhytkurssit
- oppisopimuskoulutus
- opintovapaat
- täydennyskurssit, lyhytkurssit
- pätevyyden ja tietojen arviointi työpaikoilla
- kilpailut ja näyttelyt
- etäopetus ja etäopetuksen ohjaajat
- yritysten sisäinen kouluttaminen

Tärkeää on, että matkailuelinkeino ja matkailuopetus toimivat yhdensuuntaisesti. Oppilaitokset voivat tarjota yksittäisille henkilöille kokonaisia matkailun opetusohjelmia tai erillisiä kulttuurimatkailun koulutusosioita koulutettavan ammatin vaatimusten mukaisesti. Tällainen opetus on kannattavaa ja tehokasta elinkeinon kannalta.

G.A. Karpova, professori
taloustieteiden tohtori
Pietarin valtionyliopisto



Artikkeli on Savonlinnassa 6. – 7.5.2003 pidetyn Suomi-Venäjä –matkailun ajankohtaisseminaari I:n alustusmateriaalia

N.I. Panov

MATKAILUN INVESTOINNIT LENINGRADIN ALUEELLA

Leningradin alueen matkailun kehittämisessä kaikkein tärkeimmässä asemassa ovat investoinnit. Investoijien houkuttelemiseksi olemme järjestäneet konferensseja, joissa asiantuntijat ovat paneutuneet tähän kysymykseen. Olemme koonneet investointikohteisiin liittyvää tietoa ja jakaneet sitä mahdollisille investoijille näyttelyissä, konferensseissa ja muissa tapahtumissa. Olemme levittäneet tietoa kohteistamme myös Internet-sivuillamme.

Uusi matkailutarjonta alueellamme osoittaa, että investointeja on jo tehtykin. Monet uudet kohteet ovat tulleet meille jo tutuiksi Leningradin alueen eri puolilla pidetyissä incoming-seminaareissa. Erinomaista on, että investoijat ovat nyt kotimaasta eivätkä ulkomailta kuten aikaisemmin. Näiden uusien kohteiden palvelutaso on hyvin korkea; kaikkein vaativimpaakin makua tyydyttävät esimerkiksi lomakylä Vuoksan, matkailukeskus Akvamarinin, Sjargi-klubin ja laskettelukeskusten palvelut. Nämä investoinnit ovat vaatineet satoja tuhansia dollareita.

Parhaillaan käynnissä olevia rakennushankkeita:

Viipurin alue

- maaseutuhotellin rakentaminen Vjazyn taajamassa
- lomakeskuksen rakentaminen Kipperoftin niemessä
- Hotelli Antrean rakentaminen Kamennogorskissa
- lomakylän rakentaminen Prudyn taajamassa

Novaja Ladoga

- seppä Belishevin talon restauroiminen hotelliksi

Pikalevo

- uimahallin (matkailijoiden tärkein käyntikohde) peruskorjaus

Lotinanpellon alue

- hotellin (60 vuodepaikkaa) rakentaminen Lotinanpellossa
- kaupungin laiturin kunnostaminen
- leirintäalueen rakentaminen Staraja Slobodan kylässä

Lugan alue

- majoitustalojen rakentaminen

Svetogorsk

- matkailukeskus Tshornoe ozeron remointi

Tihvinän alue

- hotelli Tihvinin remontointi
- infrastruktuurin kehittäminen Venski les -luonnonpuistossa

Lomonosovin alue

- hotellin (100 vuodepaikkaa) rakentaminen Tutteri park -laskettelukeskuksessa

Priozerskin alue

- Tsarstvo Snegurotshki Melnikovossa, rakennettu jo neljä mökkiä, vuonna 2003 on suunniteltu rakennettavaksi 20 lisää, investoijat ovat Saksa
- laajennetaan jo toimivia kohteita: metsähotelli Ladoga, lomakylä Vuoksa ja laskettelukeskus Krasnoe Ozero
- suunnitteilla on lisäksi uusi laskettelukeskus

Tässä luettelossa eivät suinkaan ole kaikki alueellamme työn alla olevat kohteet.

Osallistumme kuntien kanssa myös kansainvälisiin projekteihin, jotka johtavat investointeihin tulevaisuudessa. Ivangorod voitti tarjouskilpailun Narovija-vesihuvipuisto-hankkeesta ja pienalussataman infrastruktuurihankkeesta. Baltiskaja Palitra -hankkeessa kehitetään kaupunkitoimintoja, liikenneväyliä, tietoyhteiskuntaa, matkailua ja luonnonsuojelua (Suomenlahden vedenpuhdistus) Itämeren ympäröivien alueiden kesken. Venäjältä hankkeessa ovat mukana Pietarin kaupunki ja Leningradin alue, Ruotsista Tukholma-Mälaren-, Virossa Tallinnan ja Harjun ja Latviasta Riikan alue. Myös Etelä-Suomen alueita on mukana hankeyhteistyössä. Lotinapellon alueella kehitetään ekomatkailua Laatokalle Bolshie Ozero -hankkeen avulla.

Investoinneista ja investointihankkeista puhuttaessa on kuitenkin pakko sanoa, että kaipaisimme kipeästi lisätietoa niitä koskevista asioista. Karjalassa kaikki matkailualan investointihankkeet käyvät läpi matkailuministeriön hyväksymismenettelyn. Leningradin alueella ei valitettavasti näin tapahdu. Nyt olisi-kin koottava ripeästi kaikki matkailualan nykyisiin ja suunnitteilla oleviin hankkeisiin liittyvä tieto ja laadittava yhtenäinen investointihankerekisteri. Myös investointeihin liittyvää monimutkaista byrokratiaa pitäisi pystyä vähentämään, sillä byrokratiasta ovat monet potentiaaliset investoijat valittaneet. Leningradin alueelle olisi perustettava pysyvä asiantuntijakomissio, joka arvioisi ja valitsisi uudet matkailuhankkeet.

N.I. Panov

osastopäällikkö

Leningradin alueen nuoriso-, liikunta-, urheilu- ja matkailukomitea

Artikkeli on Savonlinnassa 6. – 7.5.2003 pidetyn Suomi-Venäjä –matkailun ajankohtaisseminaarissa I:n alustusmateriaalia

MATKAILUSTA NAAPURISSA

L.B. Botkina

PIETARIN 300-VUOTISJUHLAT KAUPUNGIN MATKAILUTOIMEN KANNALTA

UNESCO:n kulttuuriperintöjen listassa Pietarin alueelta on mukana 36 kohdetta käsittäen noin 4000 arkkitehtuurista, historiallista ja kulttuurista muistomerkkiä. UNESCON:n tilastojen mukaan Pietari on maailman kahdeksan suosituimman matkakohteen joukossa. Venäjän ja monien muiden maiden kansalaispiirit osallistuvat Pietarin kunnostamiseen, kun valmistaudutaan 300-vuotisjuhlaan kaupungin kansainvälisesti merkittävän matkailu- imagon vahvistamiseksi. 300-vuotisjuhla on toiminut myös yhtenä kannustimena järjestää ja edistää uusia matkailuohjelmia.

Pietarin hallinnon tehtävänä matkailualalla on ennen kaikkea lisätä kaupungin budjettituloja ja tyydyttää asukkaiden sosiaalisia ja kulttuurisia tarpeita sekä toteuttaa Pietarin strategiasuunnitelmaa "Pietarin hallinnon pääsuuntaukset matkailualan kehittämisessä vuosille 1999–2003" sekä sen kokonaisohjelmaa "Matkailun kehittäminen Pietarissa vuosina 2002–2005" Pietarin lain "Pietarin matkailun kehittämisen tukeminen" mukaisesti.

Ohjelmaan kuuluvat toimenpiteet matkailun infrastruktuurin kehittämiseksi Pietarissa, kaupungin vetovoimaisuuden edistäminen venäläisillä ja kansainvälisillä matkailumarkkinoilla, käyttökelpoisen informaation tuottaminen Pietarin asukkaille ja matkailijoille, tilastotietojen rekisteröimisen parantaminen sekä matkailualan koulutuksen kehittäminen.

Pietari keskittyy sisäisiin ja ulkoisiin matkailumarkkinoihin ympärivuotisena kulttuuri-, liike-, kongressi-, tiede-, risteily-, joki- ja urheilumatkailun sekä muiden matkailumuotojen kohteena.

Hallinto esitteli vuonna 2002 Pietaria Venäjällä ja ulkomailla 300-vuotisjuhlaan liittyen yli 30 matkamessuilla sekä kylpylä- ja imagoaiheisilla messuilla. Lehdistö huomioi Pietari 300 vuotta -näyttelyn yhtenä merkittävimmistä esittelyistä Lontoossa. Pietarin kylpylät -esittely sai diplomin ja kultaisen mitalin "Venäjän kylpylät 2003" – näyttelyssä Moskovassa. Juhlan kynnyksellä järjestettiin suuri määrä kaupungin esittelyjä Venäjällä ja ulkomailla.

Pietarissa järjestettiin matkailukomitean tuella "Matkailu ja kylpylät" -foorumi ja Luoteis-Venäjän suurimmat kansainväliset "INVETEX CIS" -matkailumessut sekä "Interfest – loma ilman rajoja" -messut.

Yksi tärkeimmistä tapahtumista Pietarissa matkailualalla vuonna 2002 oli WTO:n toimeenpanoneuvoston 69. istunto sekä WTO:n "Kulttuurimatkailun tulevaisuus" -seminaari. Tapaamiseen osallistui valtioiden matkailualan edustajia 28 eri maasta. Toimeenpanoneuvoston istunto oli ensimmäinen Venäjällä pidetty kokoontuminen. Ensimmäisen kerran WTO:n historiassa Venäjä valittiin yksimielisesti puheenjohtajamaaksi vuodeksi 2003. Istunnon tavoitteena

oli edistää kansainvälisen yhteistyön laajentumista, kulttuuri- ja matkailuvaihtoa ulkomaiden kanssa sekä määrittää Pietarin vetovoimatekijöitä kansainvälisenä matkailukeskuksena.

Matkailukomitea otti vastaan ulkomaisia lehdistöryhmiä mm. Suomesta, Saksasta, Sveitsistä ja USA:sta. Komitean tukemana saapui myös kuvausryhmä Japanin kansallisteleviosta, joka kuvasi tunnin mittaisen filmin Pietarista.

Komiteaan tuli 28 delegaatiota 23 eri maasta keskustelemaan kansainvälisen yhteistyön laajentamisesta sekä matkailijavirtojen kasvattamisesta. Keskusteluja käydään jatkuvasta yhteistyöstä Venäjän eri alueiden sekä Pietarin diplomaattisten edustustojen kanssa.

Pietari on Venäjän kulttuuripääkaupunki, joka aikaisempaan tapaan vetää puoleensa matkailijoita IVY -maista sekä toimii yhteistyössä IVY -maiden kanssa. Komitea järjestää perinteisesti soveltavan tieteen konferensseja yhdessä Pietarin hallinnollis-ekonomisen instituutin kanssa IVY -maiden matkailun kehittämisen ongelmista. Vuonna 2003 huhtikuussa järjestettiin kuudes ”IVY –maiden matkailun tilanne ja tulevaisuuden näkymät” –konferenssi.

Tarkoituksena on muodostaa yhtenäinen Luoteis-Venäjän alueen matkailusuunnitelma; tärkeitä askeleita on jo otettu yhtenäisen lainsäädännön muodostamiseksi, on tehty alueiden välisiä sopimuksia yhteistyön parantamiseksi sekä perustettu koordinoivia organisaatioita matkailualalla. Vuoden 2003 huhtikuun alussa järjestettiin ”Pietarin ja Leningradin alueen kulttuuri ja tiede tärkeinä Luoteis-Venäjän matkailun kehittämistekijöinä” –konferenssi. Käynnistetään juhluvuoden 2003 kaupunkien matkailuohjelmat: Pietari - 300 vuotta, Vanha Laatokka - 1250 vuotta, Pihkova - 1100 vuotta sekä Petroskoi - 300 vuotta.

Matkailualan suhteet Luoteis-Venäjän alueiden ja Suomen välillä kehittyvät hyvin

Yksi tärkeimmistä hallinnon tehtävistä Pietarissa on luoda miellyttävä ympäristö kaupungin asukkaille ja vieraille. Matkailukomitean tuella julkaistiin 19 painosta, yhteensä yli 300 000 kpl, kaupungin karttoja. Lisäksi julkaistiin ensimmäinen ei-kaupallinen lista Pietarin matkailumahdollisuuksista sekä tehtiin ”Pietarin kolme jokea” –videofilmi. Kesäkuussa 2002 käynnistettiin yhteistyössä Tukholman hallintoelinten kanssa ”Pietarin vierailukartta” –hanke edistämään Pietariin suuntautuvaa matkailua. Kaupungin matkailupalvelun kanssa yhteistyössä 300-vuotisjuhlaa valmisteltaessa valtuutettiin toimimaan 1500 opasta ja tulkkia. Oppaille järjestetään säännöllisesti ”Uutta Pietarin elämässä 300-vuotisjuhlan kynnyksellä” –seminaareja. On koottu ja julkaistu ”300 eri teeman mukaista opasreittiä” –katalogi.

Yksi Pietarin hallinnon päätehtävistä on matkailuelinkeinon kehittäminen. Hallinnon ”Hotellien rakentamis- ja kunnostusinvestointien tukeminen” –investointitoiminnan koordinoimiseksi määräyksen mukaan perustettiin komissio, joka vastaa näiden hankkeiden toteutumisesta.

Tällä hetkellä on olemassa 40 investointikohdetta. Suunnitteilla on nostaa hotellien majoituskapasiteettia 900 vuodepaikalla, investointien määrä on noin 60 miljoonaa dollaria. Suunnitelman mukaan vuoteen 2008 mennessä käytössä on 35 uutta majoitusliikettä, joiden majoituskapasiteetti yhteensä tulee olemaan 4721 paikkaa.

Matkailukomitean tilauksesta on tehty ensimmäinen vaihe matkailuinfrastruktuurin kehittämissuunnitelmasta, josta tulee perusta kaupungin alueelliselle Pääsuunnitelmalle vuosille 2010–2025.

Juhlan kynnyksellä hoteleissa on tehty paljon työtä majoituskapasiteetin kasvattamiseksi sekä palvelun laadun parantamiseksi. Vuonna 2002 hotellien tuotot nousivat edelliseen vuoteen verrattuna yhteensä 24 prosentilla, hotellien maksamat verot nousivat 49 prosenttiin.

Pietarin hallinnon aloitteesta käynnissä on TACIS-rahoitteinen venäläis-ranskalainen "Pietarin pienten hotellien yhteistyöverkoston luominen" –hanke.

Juhlan kynnyksellä tehtiin kylpyläkeskuksissa merkittävä työ alueiden kunnostamiseksi sekä infrastruktuurin parantamiseksi yhteensä 150 miljoonalla ruplalla.

Piakkoin valmistuvat "Pietarin kylpylät" -ohjelma, sekä "Kylpyläprojekti" -ohjelma, joiden tavoitteena on Suomenlahden pohjoisrannikoiden kylpyläalueiden suojeleminen sekä siisteyden ylläpitämien.

Matkailukomitea tekee työtä edistääkseen meri- ja vesistömatkailua mahdollisimman nopeasti. Päätymäisillään on "Vesistömatkailun kehittäminen kaupungin joissa ja kanaaleissa" –hanke, jonka tavoitteena oli rantautumispaikkojen sijoittamissuunnitelma, matkustajaterminaalien sekä vastaavan palveluinfrastruktuurin rakentaminen.

L.B. Botkina

varapuheenjohtaja

Pietarin kaupungin matkailun ja virkistysalueiden kehittämiskomitea

Artikkeli on Savonlinnassa 6. – 7.5.2003 pidetyn Suomi-Venäjä –matkailun ajankohtaisseminaari I:n alustusmateriaalia



E.A. Tretjakov

KÄYTÄNNÖN NÄKÖKOHTIA INTERNETIN HYÖDYNTÄMISESTÄ VENÄJÄLLÄ

Venäjällä matkailun voimakas kasvu 90-luvulla oli samalla Venäjän tietopalvelun kasvun aikaa: ilmestyi lehtiä, perustettiin informaatiokeskuksia ja alettiin käyttää aktiivisesti Internetiä. Myös matkailualalla tiedon saatavuus niin tieteellisten kuin projektitöiden osalta lisääntyi merkittävästi.

Julkisissa ja tieteellisissä kirjastoissa kokoelmia ja kirjallisuusluetteloita on aktiivisesti siirretty elektroniseen muotoon. Kirjastot liittyvät Internet-verkkoon ja eurooppalaisiin verkostoihin ja asiakkaille tarjotaan mahdollisuutta käyttää kirjaston palveluja työpaikalta.

Matkailualan tietopalvelukartoitusta varten Pietarissa tutkittiin neljä suurinta julkista ja tieteellistä kirjastoa sekä 10 yliopistojen ja instituuttien kirjastoa.

1. Venäjän kansalliskirjasto www.nlr.ru email: office@nlr.ru
2. Venäjän tiedeakatemian kirjasto www.csa.ru/BAN/ email: ban@info.rasl.sbp.ru
3. Pietarin kaupunginkirjasto "Majakovskaja" www.pl.spb.ru
4. Leningradin alueen tiedekirjasto www.lound.ru email: Irl@spb.cityline.ru
5. Pietarin valtionyliopisto <http://www.lib.pu.ru>
6. Pietarin insinööri-ekonomisen yliopisto www.engec.ru
7. Pietarin teknillinen valtionyliopisto www.unilib.neva.ru
8. Baltian kansainvälinen matkailuinstituutti <http://www.bmit.ru>

Jokaisessa edellä luetellussa laitoksessa on matkailualan kokoelmia. Yhteensä näissä on matkailualan julkaisuja n. 6000 kpl. Venäjällä yleisen kirjallisuusluetteloinnin mukainen matkailualan julkaisun luokituskoodi on 518. (Jatkoselvityksessä määritellään tarkemmin aihepiirit esim. ekonomia, oikeustiede jne.)

Venäjän tieteellisen akatemian kirjasto tarjoaa dokumentteja elektronisesti (EDD).

Pietarin valtiollisessa yliopistossa toimii elektroninen katalogi WEB&CAT.

Päähankkeet, jotka yhdistävät venäläiset kokoelmat eurooppalaisiin ja suomalaisiin kirjastoverkostoihin ovat:

Projekti Lib Web, jossa tarkoituksena on

- esitellä kirjaston bibliografisia tietoresursseja internetissä, mikä mahdollistaa julkisen pääsyn tieteellisille ja koulutusjärjestöille muutaman miljoonan pääkirjaston ja informaatiokeskusten kokoelmien dokumenttien tietoihin

- uusien elektronisten tietoresurssien luominen, merkittävimpien materiaalien ja tekstien sisältöjen jakaminen kirjastoille
- on-line pääsyn ylläpitäminen elektronisiin katalogeihin internetissä

Lib Webissä ovat mukana:

- Pietarin teknillisen valtionyliopiston kirjasto
- Pietarin Kauppakorkeakoulun kirjasto
- Pietarin insinööri-ekonomisen yliopiston kirjasto
- Pietarin valtionyliopiston tiedekirjasto
- Pietarin kaupunginkirjasto "Majakovskaja"

Projekti RUSMARC, jonka tarkoituksena on kirjastotalleiden esittäminen Internet -muodossa. Venäläinen viestintämalli on kehitetty kulttuuriministeriön tilauksesta LIBNET-ohjelman puitteissa, joka on välttämätön kirjastotalleiden vaihtamisessa kirjastojen välillä.

Kaikilla aiemmin luetelluilla kirjastoilla on verkkoyhteys seuraavien Venäjän suurimpien kirjastojen kanssa mm.

- Venäjän valtionkirjasto www.rsl.ru
- Valtion historiallinen kirjasto www.shpl.ru
- VINITI www.viniti.ru

WWW-sivut tarjoavat pääsyn valtavaan määrään erilaisia tietokantoja, joista löytyy mm. tieteellistä informaatiota ja muuta kirjallisuutta. Monipuoliseen etsimiseen tietokannoista voidaan käyttää gateway-metaresursseja kuten tieteellisen tiedon portaaleja, jotka kattavat analyyttisesti muotoiltuja erityyppisiä dokumentteja (web-sivuja, artikkeleita, arvosteluja, tiivistelmiä), jotka ovat saatavilla Internetissä. Internet-ympäristössä tietokantojen etsiminen voidaan toteuttaa etsintäjärjestelmien avulla.



E.A. Tretjakov, johtaja
Luoteis-Venäjän talousassosiaation urheilun,
matkailun ja virkistysalueiden kehittämiskomitea,
Pietari

Kääntäjän huomautus: tekstissä mainitut Venäjän kirjastojen suomalaiset nimet eivät ole virallisia vastineita

N.N. Garshina

MATKAILUALAN SERTIFIOINTIKÄYTÄNTÖ VENÄJÄLLÄ

Venäjän Gosstandart (Valtiollinen sertifiointi) valtuutti Venäjän matkailuakatemian palveluiden sertifiointielimen toteuttamaan sertifiointin matkailuyrityksissä, hotelleissa ja muissa majoitusliikkeissä heinäkuussa v. 2000.

Venäjän Gosstandart on valtion organisaatio, joka matkailun alueella

- hallinnoi standardisointia
- määrittelee ja toteuttaa sertifiointin matkailuyrityksissä, hotelleissa ja muissa majoitusliikkeissä
- asettaa ehdot laadun ja palveluiden turvallisuuden varmistamiseksi sekä palveluiden kilpailukyvyn nostamiseksi kotimaan- ja ulkomaan markkinoilla
- kontrolloi ja valvoo valtion standardien, säännösten ja sertifiointien noudattamista
- suojelee Venäjän etuja kansainvälisten organisaatioiden toiminnassa standardisoinnissa, metrologiassa ja sertifiointissa
- koordinoi ministeriöiden ja virastojen toimintaa, joka koskee tiettyjen ehtojen täyttymistä Venäjän liittyessä WTO:n sopimukseen (sopimukset teknisistä esteistä mm. kaupankäynnissä)
- turvaa Venäjän johtavan roolin IVY:n puitteissa tapahtuvassa maiden välisessä standardisoinnissa, metrologiassa ja sertifiointissa hallitusten välillä hyväksytyn sopimuksen mukaisesti (13.3.1992)
- huolehtii henkilökunnan koulutuksesta ja täydennyskoulutuksen saamisesta ammattitaidon parantamiseksi standardisoinnin, metrologian ja sertifiointin alueella

Gosstandartin valtuuttamat matkailuyritysten, hotellien ja muiden majoitusliikkeiden sertifiointielimet soveltavat käytäntöön tätä politiikkaa matkailualalla. Tällaisia organisaatioita Pietarissa on neljä.

Venäjän matkailuakatemian sertifiointielin käyttää kokemusta, tieteellistä tietoa ja kaikkia Venäjän Federaation alueita edustavien lukuisten jäsentensä arvovaltaa. Asiantuntijoiden laaja kokemus matkailu- ja hotellialalla mahdollistaa laadukkaan ja lyhyellä aikavälillä toteutettavan sertifiointin matkailuyrityksissä. Lisäksi voidaan tarjota myös apua yrityksen menestymiseen liittyvien ongelmien ratkaisemisessa. Yhdenmukainen Venäjän matkailuakatemian myöntämä sertifikaatti takaa tuen koko sertifikaatin voimassaoloajaksi (kolme vuotta).

Tänä aikana yritykseen tehdään suunnitelman mukaisia tarkastuskäyntejä sekä ilmoitetaan ajoissa yrityksille lainmuutoksista ja normeista, jotka liittyvät kuluttajansuojaan ja matkailupalveluiden sertifiointiin majoitusliikkeissä.

Asiantuntijat auttavat halukkaita tekemään toiminnastaan GOST R vaati-

musten mukaisia, joihin tänä päivänä kuuluu suurin osa kansainvälisistä standardeista, joka tekee matkailun liiketoiminnasta turvallisempaa, kilpailukykyisempää, vetovoimaisempaa kuluttajalle - eli toisin sanoen tuottoisampaa yritykselle.

Venäjän matkailuakatemian yhteydessä toimii "menetelmäkeskus", joka tarjoaa asianajaja- ja psykologi- sekä tutkijapalveluja matkailun liiketoiminnan alalla.

Yritys, joka haluaa saada Venäjän matkailuakatemian sertifikaatin, ilmoittaa kiinnostuksestaan saadakseen sertifiointitarkastuksen. Akatemian asiantuntijat tekevät päätöksen tarkastuksen suorittamisesta yrityksestä saamiensa tietojen perusteella. Kaksi asiantuntijaa saapuu yritykseen (toimistoon, hotelliin jne.) paikan päälle tarkastusta ja palvelujen arviointia varten. Arvioituaan yrityksen työn laadun ja arvioituaan kaikki matkailijan turvallisuuden takaamiseksi välttämättömät tekijät, sertifiointielimen johtaja yhdessä komission kanssa tekee päätöksen Gosstandardin sertifikaatin myöntämisestä.

Toiminta-aikanaan Venäjän matkailuakatemia on myöntänyt yli 100 sertifikaattia yrityksille ja hotelleille maan eri kaupungeissa: Moskovassa, Pietarissa, Smolenskissä, Sotshissa, Tsheljabinskissä, Kazanissa jne.

Gosstandart tarjoaa palvelujaan myös matkailuyritystemme ulkomaalaisille osapuolille, jotka harjoittavat Venäjä-matkailua tai suunnittelevat laajentavansa yritystoimintaa Venäjän kanssa. Venäjän Gosstandardin sertifikaatti on hyvin tunnettu venäläisten matkailijoiden ja yrittäjien keskuudessa. Se kertoo yrityksen, hotellin ja ravintolan työn laadusta.

N.N. Garshina, Venäjän matkailuakatemian sertifiointiosaston johtaja
Venäjän Gosstandardin matkailu- ja majoituspalvelujen sertifiointin asiantuntija
Venäjän kulttuuri- ja taideyliopiston lehtori
e-mail: kukasp@mail.wplus.net

Artikkeli on Savonlinnassa 6. – 7.5.2003 pidetyn Suomi-Venäjä –matkailun ajankohtaisseminääri I:n alustusmateriaalia

J. Ivanov

PIETARIN JA SUOMEN LÄHIALUEYHTEISTYÖ JA DIPLOMAATTIKLUBI

Venäjä ja Suomi allekirjoittivat 20.1.1992 Murmanskin aluetta, Karjalan tasavaltaa, Pietaria ja Leningradin aluetta koskevan lähialueyhteistyösopimuksen. Tämän sopimuksen puitteissa muodostettiin pietarilais-suomalainen raja-alueyhteistyöryhmä.

Pietari perustettiin ikkunaksi Eurooppaan, nykyisin siitä on tullut ikkuna Euroopan Unioniin. Suomi ja Venäjä ovat olleet jo kauan yhteistyökumppaneita. Vuodesta 1992 tätä yhteistyötä on rikastuttanut lähialueyhteistyö, joka tänä päivänä perustuu konkreettisiin yhteistyöhankkeisiin. Kaikki raja-alueyhteistyöryhmän hankkeet ovat suuntautuneet Pietarin infrastruktuurin kehittämiseen sekä Pietarin ja pietarilaisten elämälaadun parantamiseen. Vuodesta 1992 alkaen on toteutettu yli 70 hanketta mm. ympäristönsuojelun, liikenteen, viestinnän, terveydenhuollon, sosiaalialan ja tulli-infrastruktuurin kehittämisen sekä kulttuurin, koulutuksen, teollisuuden, kaupan ja kaupunginhallinnon aloilla.

Suomalais-venäläisen raja-alueyhteistyöryhmän hallitusten välisessä kokouksessa (vuoden 2001 toukokuun lopulla) vahvistettiin hanke uuden lähialueohjelman kehittämiseksi Suomen ja Venäjän välille vuosille 2001 - 2003. Tämä ohjelma on looginen jatko aiemmille yhteistyön kehittämisen vaiheille. Ohjelmassa on huomioitu molemmipuolinen yhteistyökokemus, EU:n Pohjoinen ulottuvuus – toimintasuunnitelma sekä yhteistyön ensisijaiset kohteet Itämeren alueella. Yhteistyöohjelmassa Suomen ja Pietarin välillä vuosille 2001 - 2003 pääsuuntauksia ovat:

- yhteistyön jatkaminen Helsinki-Pietari-Moskova -tien kehittämiseksi
- kehätien rakentaminen Pietarin ympärille aikaisemman suunnitelman mukaisesti

Itämeren alueen ympäristönsuojelussa otetaan huomioon Pohjoinen ulottuvuus –toimintasuunnitelman sekä yhteistyön pääsuuntauksien mukaisesti Itämeren saastumisen torjuminen jätevesiä puhdistamalla mm. Pietarissa. Pietarin tavoitteena on vuoteen 2015 mennessä hankkia puhdistuslaitteet, joiden avulla jätevesipäästöt vähenevät. Ulkomaankaupan sekä yritystoiminnan edistämiseksi tullikysymyksissä yhteistyö keskittyy Itämeren alueella uuden elektronisen teknologian käyttöönottamiseen, jotta tullimuodollisuuksia voitaisiin yksinkertaistaa tavarankuljetuksessa. Tilastokeskusten yhteistyötä jatketaan tilastomenetelmien kehittämiseksi sekä tilastotietojen kansainvälisen verrattavuuden parantamiseksi, lisäksi keskitytään tiedon saatavuuteen Pietarista.

Arvioitaessa pietarilais-suomalaisen raja-alueyhteistyöryhmän toteutuneita sekä suunnitteilla olevia hankkeita, havaitaan, että valitettavasti näiden hankkeiden joukossa ei ole yhtään matkailualan hanketta, toisin kuin Leningradin alueella ja Suomessa, joiden välillä on toteutettu seuraavat hankkeet:

- Luoteis-Venäjän matkailun Master Planin kehittäminen
- Svetogorskin markkinoinnin ja matkailun kehittämishanke yhteistyössä Imatran kanssa

Epäilemättä kaikki pietarilais-suomalaisen raja-alueyhteistyöryhmän toteutetut ja suunnitteilla olevat hankkeet ovat tärkeitä ja hyödyllisiä kaupungille, mutta 11 lähialueyhteistyövuoden aikana yhtä tärkeiksi ovat muodostuneet myös matkailualan hankkeet. Meidän yhteisenä tehtävänä onkin valmistella matkailualaan liittyviä hankkeita, jotka ovat ajankohtaisia rajan molemmin puolin.

Diplomaattien määrä Pietarissa lisääntyy. Yhä useammat ulkomaat avaavat Pietarissa konsulaatteja. Näiden edustustojen määrä on kasvanut 13 edustustosta (v. 1993) 45 edustustoon (v. 2003). Myös Pietarissa ja lähialueilla asuvien ulkomaalaisten asukkaiden määrä kasvaa.

Vuonna 2002 perustettiin Diplomaattiklubi (DIP-klubi) Pietarissa asuvien diplomaattien ja heidän perheenjäsentensä olosuhteiden parantamiseksi. Klubin toiminta on alkanut hyvin. Diplomaatteja näkee kaikissa Pietarissa järjestettävissä tapahtumissa. Diplomaateista riippuvat merkittävästi maiden väliset poliittiset, taloudelliset ja kulttuuriset suhteet.

Diplomaattiklubin tavoitteita ja tehtäviä ovat:

- * mahdollisimman hyvien olosuhteiden luominen jäsenille kanssakäymisessä liike-elämässä ja kulttuurin alueella
- * kulttuurihankkeiden toteuttaminen Venäjällä ja ulkomailla
- * näyttelyiden, messujen ja konferenssien järjestäminen
- * festivaalien ja tapaamisten järjestäminen Venäjän ja ulkomaisten taiteilijoiden, yrittäjien, diplomaattien ja yhteiskunnallisten sekä poliittisten toimijoiden välillä
- * yhteistyö sekä neuvottelujen järjestäminen Venäjän ja ulkomaiden konsulaattien ja kansainvälisten organisaatioiden edustajien kanssa
- * kansainvälisten kulttuuri-, koulutus- ja sosiaalialan hankkeiden suunnittelu ja toteuttaminen sekä kansainvälisten konferenssien ja symposiumien järjestäminen
- * Pietarin historiaan liittyvän tiedon (Pietari Venäjän kulttuurikeskuksena) levittäminen
- * tullimuodollisuuksien yksinkertaistaminen
- * avustaminen ulkomaalaisten vieraiden (kulttuurin, taiteen, tieteen edustajien, eri asiantuntijoiden ja yrittäjien) vastaanottamisessa
- * Pietarin myönteisen matkailu- sekä liiketoimintaimagon muodostaminen
- * menestyvien ja aktiivisten yrittäjien houkutteleva klubiin Pietarin kansainvälisten suhteiden laajentamiseksi
- * 300-vuotisjuhlan tehokas hyödyntäminen kaupungin kansainvälisten suhteiden vahvistamiseksi ja laajentamiseksi

Klubi on järjestänyt tapahtumia Suomen, Pietarin ja Leningradin alueen lähialueyhteistyön parantamiseksi. Klubi järjesti yhteistyössä 10. - 11.2.2003 Venäjän Federaation ulkoasiainministeriön Pietarin edustuston kanssa tapaamisen Suomen ulkoasiainministeriön poliittisen osaston osastopäällikön Markus Lyran sekä Pietarin ja Leningradin alueen maaherrojen välillä. Tapaamisessa keskusteltiin alueiden yhteistyöstä sekä mm. Leningradin alueen maaherra Valeri Serdjukovin kanssa suomalaisten matkailijoiden turvallisuudesta Viipurissa. Huhtikuussa 2003 Venäjän Federaation ulkoasiainministeriössä järjestettiin tapaaminen Kaakkois-Suomen tullihallinnon johdon, Luoteis-Venäjän rajavartioston ja Pietarin passi- ja viisumipalvelun hallinnon kanssa. Tapaamisessa keskusteltiin ulkomaalaisten matkailusta Pietariin, sekä mahdollisuuksista yksinkertaistaa tullimuodollisuuksia. Diplomaatti-klubi suunnittelee järjestävänsä elo-syyskuussa 2003 lähialueyhteistyöseminaarin, jossa olisi kaksi osa-aluetta:

1. kolme päivää: Pietari ja Leningradin alue (Viipuri)
2. kolme päivää: Suomi – Lappeenranta ja Imatra.

Seminaariin osallistuvat Luoteis-Venäjän alueen ulkoasiainministeriön edustajat, Pietarin ja Leningradin alueen hallituksen jäsenet, kuntien edustajat sekä Luoteis-Venäjän tulli- ja rajahallinto.

Klubin yhteyteen on perustettu matkatoimisto DIP-TOUR, joka valmistelee hankkeita matkailijavirtojen kasvattamiseksi Venäjältä Suomeen ja Suomesta Venäjälle.

J. Ivanov, professori
Venäjän matkailuakatemia
pääjohtaja, "DIP tour"

Artikkeli on Savonlinnassa 6. – 7.5.2003 pidetyn Suomi-Venäjä –matkailun ajankohtaisseminaarin I:n alustusmateriaalia

HANKEYHTEISTYÖ

Riikka Dillström

HANKETOIMINNAN TEHOSTAMINEN – MILLAISTA ON TULOKSEKAS HANKEYHTEISTYÖ

Mihin hankerahoitusta voidaan käyttää?

Hanke/ projekti on kertaluontoinen tehtäväkokonaisuus, jolla on selkeät tavoitteet, selkeät aikataulut, selkeästi määritellyt, rajalliset resurssit sekä varta vasten perustettu projektiorganisaatio. Projekti alkaa ja päättyy, ja sen lopputuloksena on jokin ennalta määritellyä tavoitetta vastaava tulos.

Hankkeita on pääsääntöisesti kahdenlaisia: a) jonkin ongelman ratkaisuun tähtääviä ja b) uutta luovia, innovatiivisia hankkeita. Kehittämishankkeilla, jotka lukeutuvat ensin mainittuihin, on alussa mainittujen kriteerien lisäksi kriteerinä kehittävä luonne. Tästä voi päätellä, että hanke perustuu aina johonkin *tarpeeseen*. Hakijaorganisaation normaaliin tai jatkuvaan toimintaan ilman varsinaista kehittämis- tai innovatiivista ulottuvuutta ei hankerahoitusta voida myöntää.

Hankkeen on tarkoitus olla alkusysäys jollekin pitempiaikaiselle toiminnalle, joka jää projektin jälkeen elämään ja rahoittuu muulla tavoin. Projekti ei siis saa olla liian irrallaan organisaation muusta toiminnasta, eikä projektin kautta toteutettu toiminta saa jäädä liian riippuvaiseksi projektista ja sen erillisrahoituksesta.

Miten varmistaa yhteistyön aitous ja tuloksellisuus?

Suunnittelu

Minkä tahansa hankkeen onnistumisen edellytys on toteuttajien ja kohderyhmän *sitoutuneisuus*, mikä voidaan varmistaa ottamalla em. tahot mukaan jo suunnitteluvaiheessa. Konsultin suunnittelemaa ja kirjoittamaa projektisuunnitelmaa eivät varsinaiset toteuttajat tunne omakseen eivätkä pysty sisäistämään ulkoa annettua suunnitelmaa täysin. Sama koskee kohderyhmää: jos suunnitellaan esim. matkailuyrittäjille kohdennettua koulutus- tai muuta kehittämishanketta, on yrittäjien hankkeeseen sitouttaminen varmasti helppompaa, jos he saavat olla mukana jo suunnitteluvaiheessa tuoden ilmi itse omat tarpeensa ja toiveensa. Onhan selvää, että yrittäjä itse tietää omat tarpeensa parhaiten.

Alusta asti on hyvä ottaa myös sidosryhmät mahdollisimman kattavasti huomioon: Keihin kaikkiin hanke oletettavasti vaikuttaa? Ketkä voivat osallistua hankkeeseen? Kokeeko jokin taho hankkeen mahdollisesti kilpailijaksi? Suunnittelun yhteydessä hienotunteisesti, rakentavasti ja avoimesti informoitava laa-

jahko joukko voi paitsi ehkäistä ennalta mahdollisia myöhempiä ristiriitoja, myös suunnata hanketta hyvinkin hedelmällisellä tavalla.

Suomalais-venäläisten yhteishankkeiden on niinkään lähdettävä *yhteisestä intressistä*: molempien osapuolten on tunnustettava *tarve*, jonka täyttämiseksi hanketta ruvetaan synnyttämään. Lisäksi molemmilla osapuolilla on oltava selkeä *tavoite*, johon toiminnalla pyritään. Tarpeet ja tavoitteet voivat olla keskenään hiukan eriävät, ottaen huomioon osapuolten erilaisen reaali maailman ja mahdollisesti erilaiset roolit hankkeessa. Keinoista, joilla tavoitteisiin pyritään, ts. projektin toteutussuunnitelmasta, on sovittava yhteisesti suunnitelluvaiheessa. Tässäkin on muistettava, että osapuolet itse ovat parhaita asiantuntijoita omien tarpeidensa ja mahdollisuuksiensa suhteen.

Projekteja toteuttavat viime kädessä fyysiset henkilöt, eivät organisaatiot. Yksi onnistumisen edellytys on täten löytää partneriorganisaatioista oikeat toteuttajahenkilöt, joiden välillä yhteistyö sujuu.

Toteutus

Projektin tulisi olla oppiva organisaatio, sillä – paradoksaalista kyllä – projektinaikaiset ongelmat johtuvat usein siitä, että alkuperäistä suunnitelmaa on noudatettu. Projektisuunnitelman tulisi siis olla riittävän joustava toiminnan suuntaamisen mahdollistamiseksi oppimisen myötä, mutta toisaalta kuitenkin tarpeeksi yksilöidysti laadittu, jotta rahoitus voidaan ylipäätään myöntää.

Projektin aikana on pidettävä yhteisiä kokouksia riittävän usein, jotta voidaan varmistaa tiedon kulku ja yhteinen pohdinta. Pelkät yhteiset kokoontumiset eivät kuitenkaan yksin riitä, etenkin kun otetaan huomioon matkusteluun liittyvät käytännön esteet ja hankaluudet. On varmistettava jatkuva yhteydenpito muilla keinoin, sillä vain näin voidaan varmistaa aito vuoropuhelu, jonka avulla pystytään tuomaan esiin osapuolten uudet toiveet ja tarpeet, muuttuneet olosuhteet ja ylipäätään kaikki projektin toteuttamiseen vaikuttavat asiat. Pelkkä virtuaalinen yhteydenpito ei kuitenkaan sekään yksin riitä, koska kyseessä ovat ihmiset, jotka nykyisessä informaatioyhteiskunnassakin kaipaavat aitoa kontaktia. Vain luonteva, aito, avoin, luottamukseen perustuva yhteistyösuhde voi varmistaa yhteistyön tuloksellisen onnistumisen.

Raportointi on niinkään tehtävä yhteistyössä: se auttaa paitsi todenmukaisen raporttien aikaansaamisessa, osaltaan myös luottamuksellisen yhteistyösuhteen vaalimisessa.

Interreg III A- ja Tacis-ohjelmat

Euroopan Unionin rakennerahastoihin kuuluvat Interreg III A –ohjelmat on tarkoitettu EU:n sisä- ja ulkoraja-alueiden kehittämistoimenpiteiden rahoittamiseen; Kaakkois-Suomen Interreg III A siten Suomen kaakkoiselle rajaseudulle kohdennettaviin kehittämistoimenpiteisiin. Em. ohjelma sisältää selkeän vaatteen aidosta rajanylittävyydestä, mikä on nopeasti ajateltuna paradoksaalinen vaatimus, kun Interreg-rahalla toisaalta voidaan rahoittaa ainoastaan EU:n,

tässä tapauksessa Suomen puolella tehtäviä kehittämistoimenpiteitä. Hankkeen kautta saavutetun hyödyn on siten jätävä EU:n eli Suomen puolelle.

EU:n Tacis-ohjelmat (Technical Assistance for CIS-countries) on tarkoitettu Itä-Euroopan ja Keski-Aasian kehittämistoimien tukemiseen. Suomen Interreg III A –ohjelmista puhuttaessa on Tacis-ohjelmista relevantein Raja-alueyhteistyöohjelma eli CBC (Cross Border Co-operation), jonka kohdemaat ovat Venäjä, Ukraina, Valko-Venäjä ja Moldova. Tacis-raha on siis EU:n rahaa, joka on tarkoitettu em. kohdemaiden alueella toteutettaviin toimiin hyödyn jäädessä nimenomaan em. kohdemailhin.



Koska EU:n todellisessa intressissä on unionin ulkorajojen yli tehtävä yhteistyö ja kansainvälisten rajojen olemassaoloon mahdollisesti liittyvien eri tasojen ongelmien ehkäisy, on EU:n komissio ryhtynyt määrätietoisesti kehittämään mm. Interreg- ja Tacis-ohjelmien yhteiskäyttöä. Viitaten hyödynsaajamaihin mainituissa ohjelmissa, on näitä ohjelmia käytettäessä yhteishanke aidoimmillaan kyseessä silloin, kun meneillään on samanaikaisesti kaksi hanketta, Tacis – Interreg –hankepari. Näin siis silloin, kun molemmilla puolin rajaa on tarkoitus tehdä konkreettisia kehittämistoimenpiteitä, joihin tarvitaan ulkopuolista rahoitusta. Yhteistyötä voi toki olla myös yksittäisissä Tacis- ja Interreg-hankkeissa esim. ostetun asiantuntemuksen kautta.

Tacis- ja Interreg-ohjelmat ovat ainakin toistaiseksi kaksi erillistä ohjelmaa erilaisine haku- ja päätöksentekoprosesseineen, mutta ko. ohjelmista haettavat hankkeet tukevat toinen toistaan hankevalintaprosessissa. Tämän mahdol-

listaa ohjelmien päätöksentekoelementtien välinen tietojen vaihto. Onnistuneiden yhteishankkeiden laatiminen ja toteuttaminen on haasteellista, mutta erittäin mielenkiintoiseksi koettua. Jo saatujen kokemusten perusteella se on mahdollista ja onnistuessaan hyvinkin hedelmällistä. Avainsana on *yhteinen*.

Yhteistyötä ei voi liikaa korostaa. Sen merkitys on ratkaiseva niin projektio-organisaation sisällä, toteuttajien sekä kohde- ja sidosryhmien välillä kuin eri hankkeiden kesken.

Lähde:

P. Silfverberg, Ideasta projektiksi. Projektinvetäjän käsikirja. Konsulttitoimisto Planpoint Oy. Työministeriö. <http://www.mol.fi/esr/ohjeet/pvopas.DOC>

Riikka Dillström
hallintokomitean sihteeri
Interreg III A Kaakkois-Suomi
Etelä-Savon maakuntaliitto
riikka.dillstrom@esavo.fi

Artikkeli on Savonlinnassa 6. – 7.5.2003 pidetyn Suomi-Venäjä –matkailun ajankohtaisseminaari I:n alustusmateriaalia

ESIKARTOITUS SUOMI-VENÄJÄ MATKAILU-HANKKEISTA

Tiivistelmä

Tausta

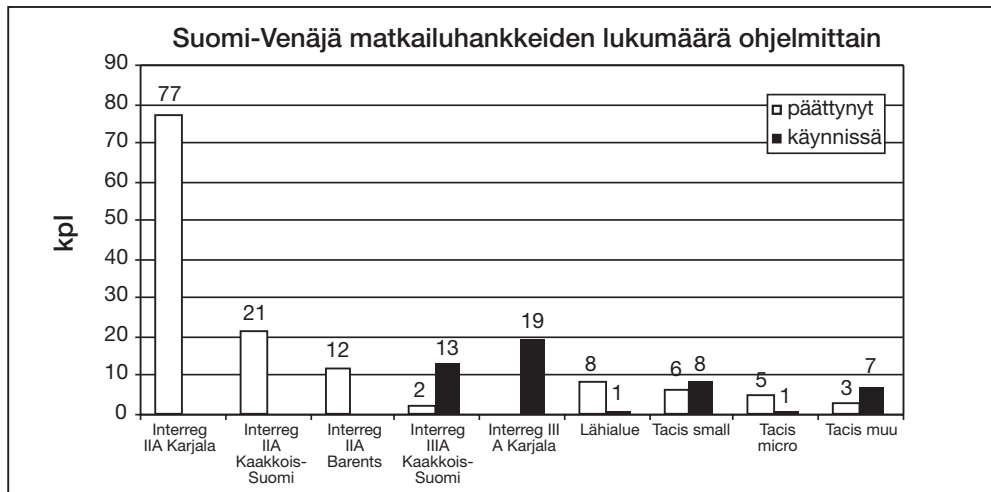
*E*sikartoituksen tavoitteena on luoda kokonaiskäsitelmä matkailualan Suomi-Venäjä yhteistyöhankkeista. Lisäksi Joensuun yliopiston Savonlinnan koulutus- ja kehittämiskeskuksesta Matkailun Venäjä foorumi -hankkeen yhtenä osana toteutetaan matkailuhankkeiden arviointitutkimus, johon valitaan hankkeet lähempään tarkasteluun esikartoituksen perusteella.

Esikartoituksessa on kerätty Suomen ja Venäjän rajan ylittävien EU-osarahoitteisten, lähialuehankkeiden sekä Pohjoismaisen ministerineuvoston rahoittamien matkailualan hankkeiden tiedot. Kartoitukseen on otettu mukaan hankkeet, jotka liittyvät joko kokonaan tai osittain matkailualaan ja jotka ovat päättyneet tai saaneet rahoituspäätöksen vuoden 2003 helmikuun loppuun mennessä. Hanketietoja etsittäessä lähteinä on käytetty internetissä sisäasianministeriön sivujen (www.intermin.fi) linkkejä Interreg -ohjelmiin, Pietarin EU -toimistosta saatuja Tacis -hankkeiden tietoja sekä Pohjoismaisesta ministeriöneuvostosta ja ulkoasiainministeriöstä saatuja tietoja.

Selvityksen tulokset

Hankkeiden ohjelmayhteys

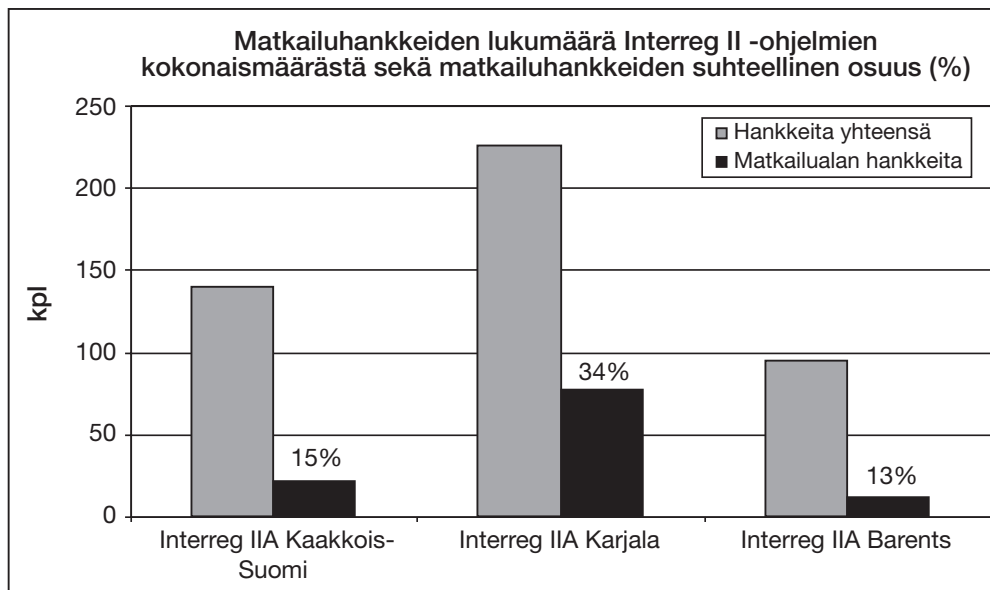
Esiselvityksessä oli mukana 188 matkailualan Suomen ja Venäjän rajan ylittävää yhteistyöhanketta, joista päättyneitä oli 139 kpl ja käynnissä olevia 48 kpl. Suurin osa (111 kpl) hankkeista kuului Interreg II -ohjelmaan. Interreg III A -ohjelman hankkeita oli 35 kpl ja Tacis -ohjelman 32 kpl. Lähialuehankkeita oli yhdeksän (kuvio 1).



Kuvio 1.

Matkailuhankkeiden lukumäärä Interreg II – ohjelmien kokonaismäärästä

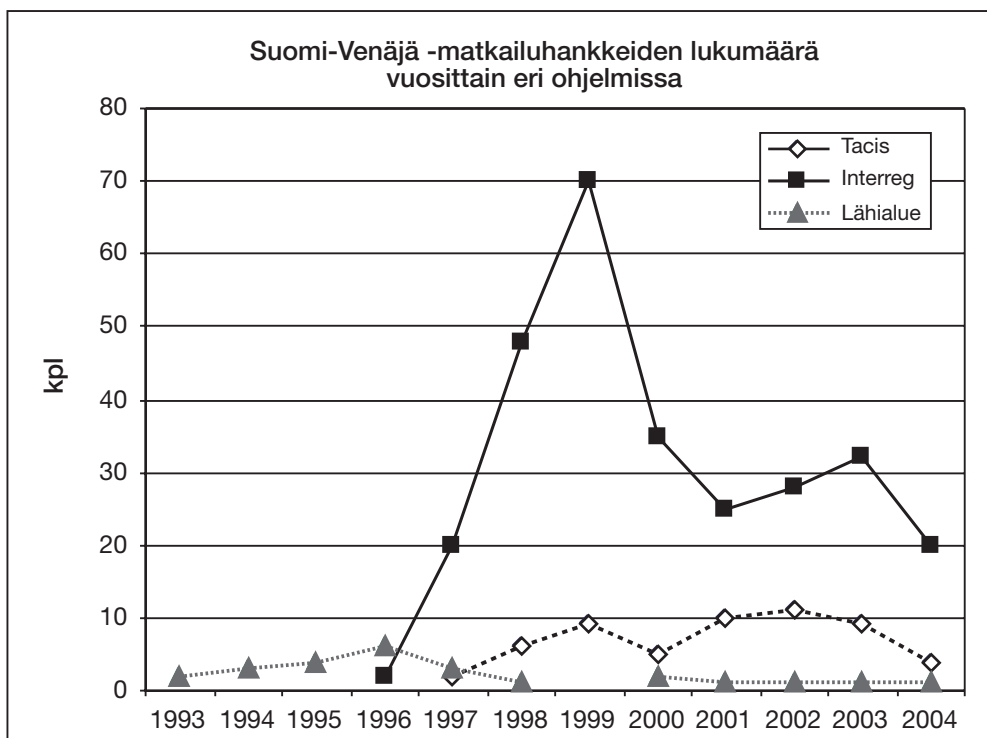
Suhteessa Interreg II -ohjelmien kaikkiin rahoitettuihin hankkeisiin oli matkailuhankkeita eniten Karjala II -ohjelmassa (34 %), toiseksi eniten Kaakkois-Suomen II -ohjelmassa (15 %) ja vähiten Barents -ohjelmassa (13 %) (kuvio 2).



Kuvio 2.

Hankkeiden lukumäärä vuosittain

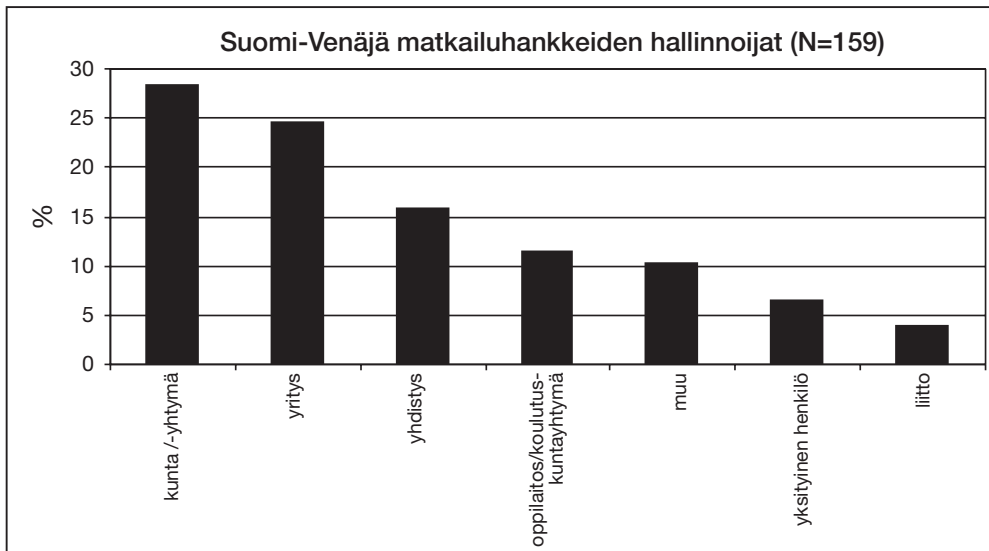
Eniten yhteistyöhankkeita Suomen ja Venäjän välillä oli käynnissä vuonna 1999 (79 kpl). Seuraavaksi eniten hankkeita oli vuosina 1998 (54 kpl) ja 2003 (43 kpl). Ensimmäisistä Tacis -hankkeista matkailualalla oli saatavissa tietoja vuodelta 1997. Eniten niitä oli käynnissä vuonna 2002 (11 kpl). Ensimmäiset lähialuehankkeet matkailualalla käynnistyivät vuonna 1993 ja eniten niitä oli vuonna 1996 (6kpl) (kuvio 3).



Kuvio 3.

Hankkeiden hallinnoijat ja venäläiset yhteistyökumppanit

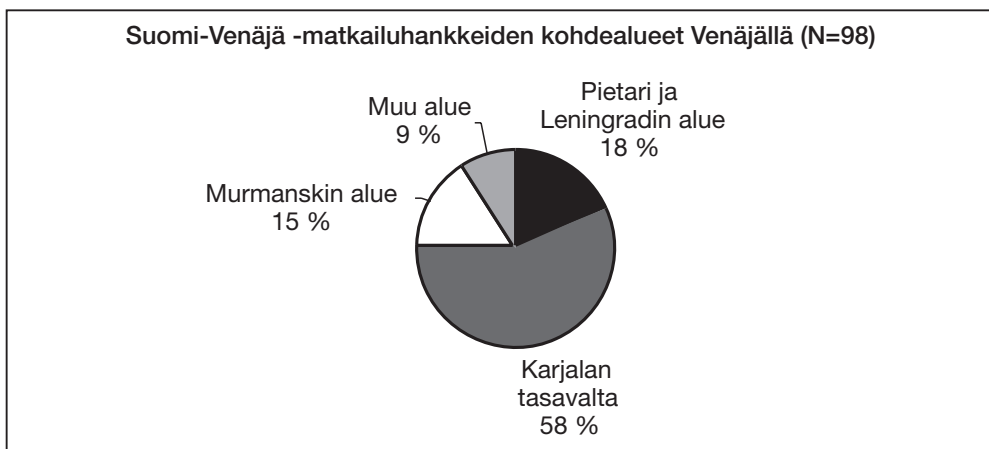
EU:n rahoitushakemuksia voivat tehdä yritykset ja yhteisöt sekä yksityiset henkilöt. Matkailualan yhteistyöhankkeiden hallinnoijina eli projektien hakijoina ja päätoteuttajina toimivat useimmiten kunta/kuntayhtymä (45 kpl), yritykset (39 kpl) sekä yhdistykset (25 kpl). Oppilaitokset hallinnoivat 18 hanketta, yksityishenkilöt 10 hanketta sekä maakuntaliitot kuutta hanketta. Kaikista tarkastelluista 188 hankkeesta vain 68 kpl oli ilmoittanut venäläisen yhteistyökumppanin. Useimmiten hankkeiden yhteistyökumppaniksi Venäjällä oli ilmoitettu tietty alue (17 kpl) tai komitea (14 kpl) (kuvio 4).



Kuvio 4.

Kohdealueet

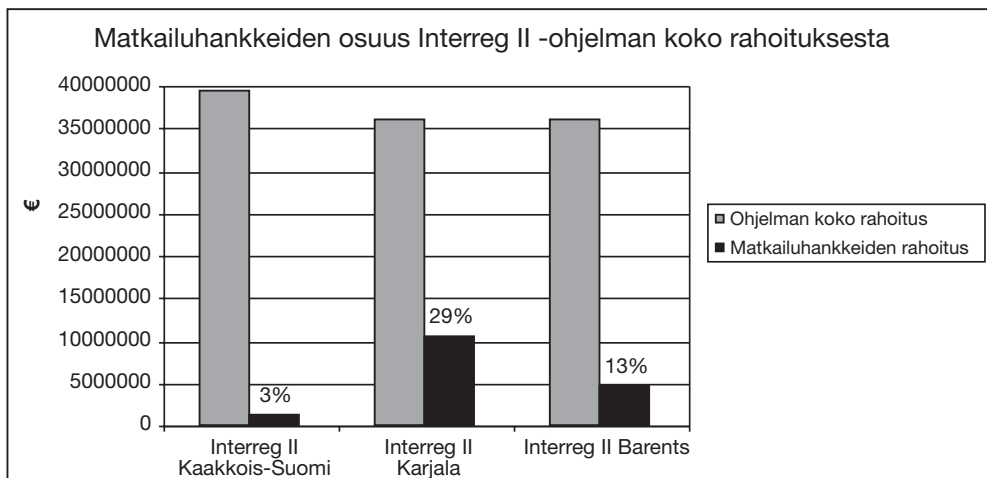
Kohdealueet niin Suomen kuin Venäjän puolella on määriteltä erikseen kussakin ohjelmassa. Kohdealueina matkailualan yhteistyöhankeissa Suomen puolella on ollut useimmiten Kainuu (33 %). Pohjois-Karjalassa, Pohjois-Suomessa ja Kaakkois-Suomessa hankkeita on ollut suunnilleen yhtä paljon (n. 20 % kussakin). Venäjällä kohdealueita olivat Karjalan tasavalta (54 hanketta), Pietari ja Leningradin alue (17 hanketta) ja Murmanskin alue (12 hanketta). Muita toiminta-alueita Venäjällä olivat: Luoteis-Venäjä (4 hanketta), Pihkova (2), Arkangelin alue (1) ja Barentsin alue (1) (kuvio 5).



Kuvio 5.

Rahoitus

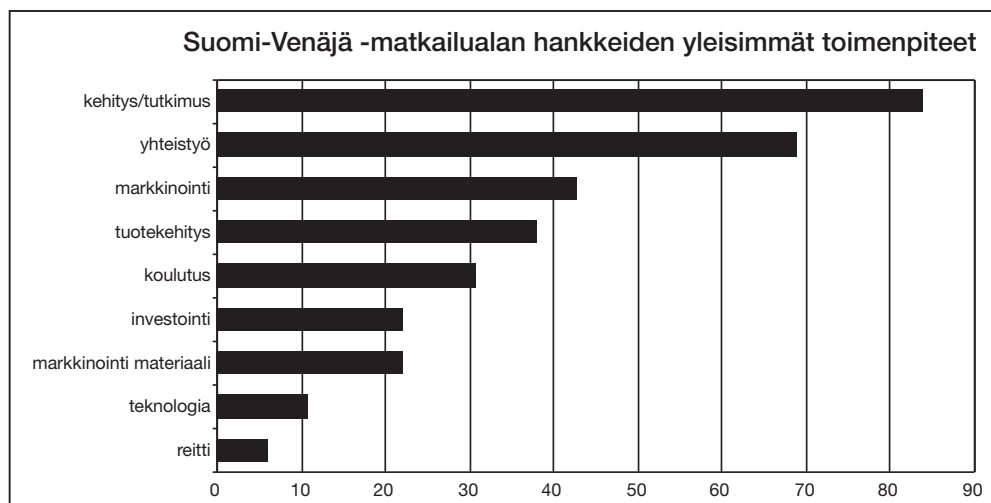
Matkailualan hankkeiden rahoitus suhteessa koko ohjelman rahoitukseen on ollut suurin Interreg II A Karjala -ohjelmassa (29 % koko ohjelman rahoituksesta). II A Barents -ohjelmassa matkailuhankkeiden osuus koko rahoituksesta oli 13 % ja Kaakkois-Suomen Interreg II A -ohjelmassa vastaava luku oli ainoastaan 3% (kuvio 6).



Kuvio 6.

Päätoimenpiteet

Suurin osa Interreg -ohjelman matkailualan yhteistyöhankkeista kuuluu toimenpidekokonaisuuksiin, joissa kehitetään yritysten toimintaa. Yli puolessa hankkeista toimenpiteet kohdistuvat pääasiassa Suomeen (92 hanketta). Sekä Venäjällä että Suomessa tehtäviä toimenpiteitä on neljäsosassa hankkeista (38 hanketta). Venäjälle toimenpiteet kohdistuvat 23 hankkeessa. Yleisimpiä hankkeiden toimenpiteitä olivat kehitys/tutkimus, yhteistyö, markkinointi, tuotekehitys ja koulutus (kuvio 7).



Kuvio 7.

Matkailun Venäjä-foorumi on tehnyt esiselvityksen Suomi-Venäjä -matkailuhankkeista. Artikkelit perustuu hankkeessa 2002 – 2003 suunnittelijana työskennelleen Katja Kuutti-Seleznyovan tekemään tiivistelmään.

MATKAILUALAN YHTEISTYÖHANKKEITA KAAKKOIS-SUOMEN INTERREG III A -OHJELMASSA

Matkailun kehittämishankkeita tai matkailun kehittämiseen osallistuvia hankkeita poimittuna päätökset ohjelman Internet-sivuilta [http://www. kaakkoissuomen-interreg.fi/](http://www.kaakkoissuomen-interreg.fi/) (23.9.2003 mennessä):

Hankkeen nimi, hakija ja toteutusaika:

Destination Gogland – Merimatkailun kehittäminen suomesta Suursaareen
Kymenlaakson liitto
01.11.2003–30.4.2005

Huhtiniemen esittelymökkit
Lappeenrannan Huhtiniemi Oy
1.10.2003–31.12.2004

Itäisen Suomenlahden veneilyn yhteistyöprojekti
Kymenlaakson liitto
27.4.2001–31.12.2002

Kaakkois-Suomen elinkeinopoliittinen Venäjä-strategia
Lappeenrannan Seudun Elinkeino ja Matkailu Oy
01.10.2002–31.12.2003

Kulttuuri-Savo International
Savonlinnan Oopperajuhlien Kannatusyhdistys ry
01.03.2002–29.2.2004

Maaseudun idylliä venäläisille – Fenniko More
Kouvola seudun ammatillinen oppilaitos, Anjalan toimipiste
Helsingin yliopisto, Maaseudun tutkimus- ja koulutuskeskus
01.03.2002–31.08.2003

Matkailun Venäjä-foorumi
Joensuun yliopisto
1.3.2002–31.12.2004

Nuoriso- ja leirikoulutoiminnan käynnistäminen Suomen lähialueilla
Kouvola seudun kuntayhtymä
01.01.2002–31.12.2003

Runon ja Rajan tien kehittäminen
Runon ja Rajan tie ry
1.10.2001–1.10.2004

Saimaanrannan satama-alue toimintojen kehittäminen
Taipalsaaren kunta
1.1.2004–31.12.2004

Suomi–Venäjä-matkailukaupan ja yritysyhteistyön aktivointi -projekti
Suomen Matkailun Kehitys Oy
01.07.2002–31.12.2004

Urheilun, liikunnan, koulutuksen ja matkailun kehittämishanke Kaakkois-Suomen ja Pietarin alueen kanssa
Etelä-Savon Liikunta ry
27.4.2001–31.12.2003

Venäjältä ja Venäjälle suuntautuvan matkailun kilpailukyvyyn parantaminen
Suomen Ympäristökasvatussäätiö
01.08.2002–31.07.2003
1.11.2003–31.7.2004

Venäjän matkailun kehittämisklusteri
Posintra Oy
01.09.2001–31.05.2003.
1.1.2004–31.12.2006

Venäjä-osaajat
Mikkelin ammattikorkeakouluyhtymä
1.9.2002–31.12.2004

Viipurin karjalais-suomalainen keskus suomalaisten palvelukeskuksena
Karjalan liitto ry
01.01.2002–31.12.2003

Vuoksen laakson kulttuurimatkailureitti
Lahden kaupunki/Lahden kaupungin museo
01.01.2003–31.12.2004

Eri ohjelmien hankkeista on saatavilla tietoa myös Fimos2000-seurantarekisteristä (Sisäasiainministeriö, aluekehitysosasto) <https://fimos.atbusiness.com/>.

OHJEET KIRJOITTAJILLE

Muuttuva Matkailu –lehdessä julkaistaan matkailututkimusta ja matkailu-
melinkeinoa käsitteleviä artikkeleja, kirja-arvosteluja ja keskustelualoitteita. Käsikirjoituksen voi toimittaa Word-tiedostona vastaavalle toimittajalle (ks. yhteystiedot lehden takakannesta). Erikseen sovittaessa myös paperituloste käy. Mukaan tulee liittää kirjoittajan yhteystiedot.

Kirjoita artikkelin alkuun 50-80 sanan johdantokappale eli ingressi. Johdannon tulisi herättää lukijan mielenkiinto artikkelia kohtaan.

Lähdeluettelossa mainitaan vain ne lähteet, joihin on viitattu. Tekstin sisään viittaukset tehdään seuraavasti: (Toivonen 2000: 34), (esim. Toivonen 2000; Belkin 1992; Miettinen 1986), (Simonen 1996: 65-69). Noudata koko kirjoituksessa yhtenäistä viittauskäytäntöä.

Esimerkkejä lähdeluettelon kirjallisuusviitteistä (huomaa, että etunimestä on käytetty vain alkukirjainta):

- Vuoristo, K.-V. & Vesterinen, N. (2001). Lumen ja suven maa. Suomen Matkailumaantiede. WSOY, Helsinki.
- Römpötti, H. (1999). Don Rosa toi ankat Kalevalaan. Helsingin Sanomat 10.11.1999.
- Lappalainen, A. & Jääskeläinen, L. (2002). Maatiaiskasvien ylläpito on kulttuurityötä. Teoksessa Elo, P., Järnefelt, H. & Paalanen, T. (toim.) Elävää kulttuuriperintöä. Tutki ja opi. Museovirasto, Helsinki.
- Elo, P., Järnefelt, H. & Paalanen, T. (toim.) (2002). Elävää kulttuuriperintöä. Tutki ja opi. Museovirasto, Helsinki.
- Äikäs, T. (2002). Imagosta maisemaan. Kaupunki-imagojen rakentaminen. Alue ja ympäristö 31(1), 65-68.
- Aapala, K. & Lindholm, T. (1995). Valtionmaiden suojellut suot. Metsähallituksen luonnon-suojelujulkaisuja: A 48. Metsähallitus, Helsinki.

Kaikki tarjotut artikkelit arvioidaan. Kirjoittajille lähetetään toimituksen oikolukema ja mahdollisesti korjaama versio vielä kirjoittajan hyväksyntää varten. Kirjoittajille lähetetään kaksi kappaletta Muuttuva Matkailu –lehteä. Tarvittaessa lisätietoja saat lehden vastaavalta toimittajalta.